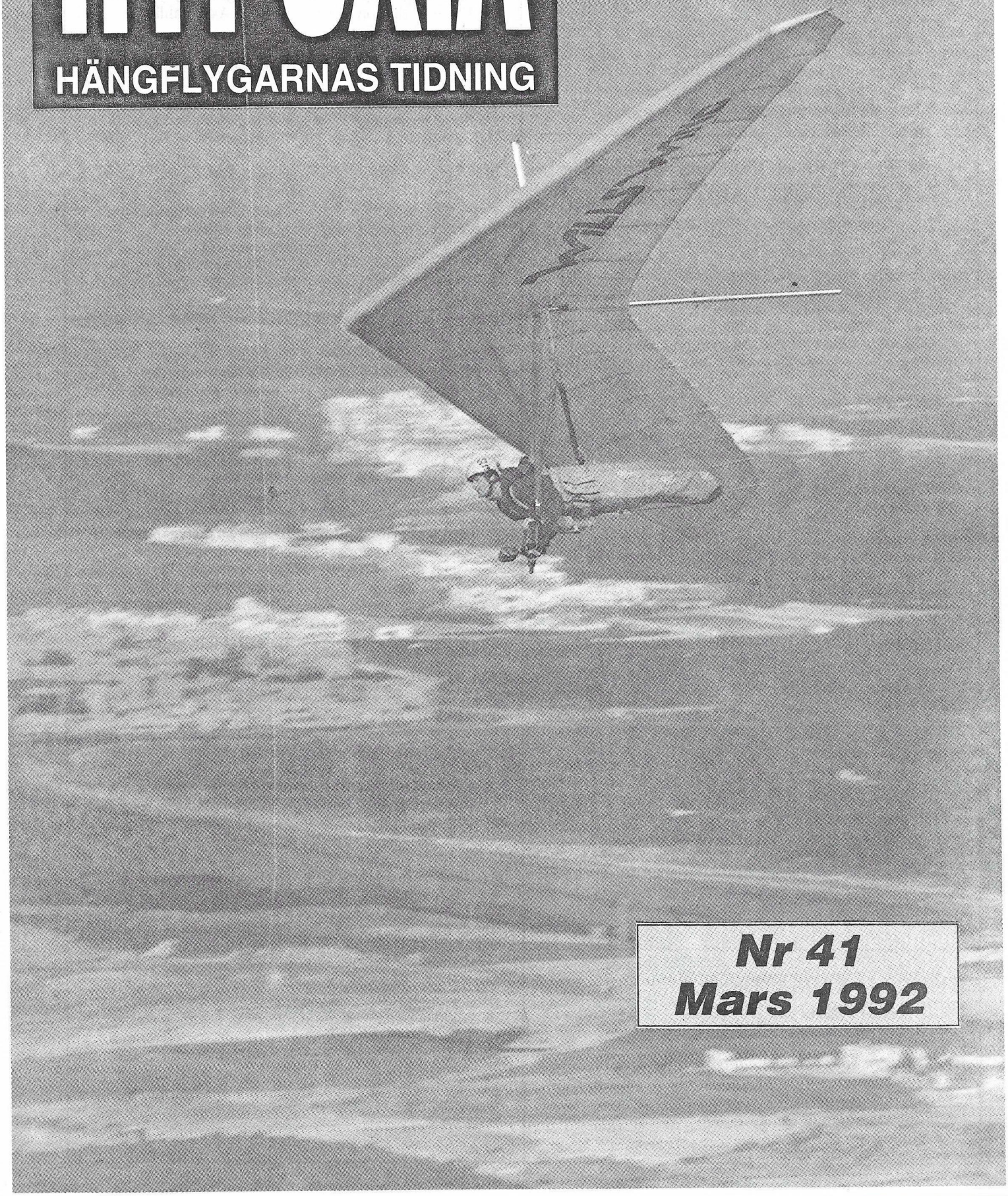
GUNNAR REMER ÅRJÄNGSJAUR

HYPOXIA

HÄNGFLYGARNAS TIDNING



Nr 41
Mars 1992

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbars styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1991

(OBS! Ny styrelse utsedd i mars 1992 efter denna tidnings pressläggning)

Ordförande	*Björn Colliander, Vindbacken 6 126 57 Hägersten, 08-646 02 54*
Vice ordf. utbildning, regler, kontakt Lfv, Hypoxia	*Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby, 08-739 39 70*
Sekreterare, biträdande tävlingar	*Kent Jensen, Koltrastvägen 24 794 00 Orsa, 0250-437 63*
Kassör	*Hasse Johansson, Anumark 8500 905 90 Umeå, 090-18 71 87*
Olycksrapporter, sponsorfrågor	*Sven Lindén, Fjällgatan 38 116 45 Stockholm, 08-44 33 38*
Ultralättfrågor, bitr. tävlingar	*Anders Andersson, Noremon 13 827 00 Ljusdal, 010-60 46 80*
Extern information, bitr. tävlingar	*Gunnar Remer, Box 137 933 00 Arvidsjaur, 0960-138 60*
Tävlingsansvarig	*Fredric Fex, Harastolsvägen 12 260 42 Mölle, 042-34 76 51*
Suppleant	*Per Viklund, Cellovägen 52 F 756 54 Uppsala, 018-40 43 83*
FSF styrelse, ordinarie suppleant	*Rolf Björkman Björn Colliander*
Repr. FAI CIVL	*Fredric Fex*
FSF valberedning, ord. FSF/H valber, sammankallande	*Hans Berg, Kalendervägen 8 302 39 Halmstad, 035-18 63 13*
FSF valberedning, suppl. FSF/H valberedning, delegat	*Johan Rasmusson, Tegvägen 71 186 42 Vallentuna, 0762-757 94*

HYPOXIAS REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby
Tel. 08-739 39 70

Nästa nummer 1992-06-15 presstopp 1992-05-11

FSF/H-ANSLUTNA KLUBBAR

Albatross Hängflygklubb
c/o Mikael Andersson
Lönngatan 4
931 35 Skellefteå
0910-194 29

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090-451 05

Arctic Hanggliding Club
c/o Roland Eriksson
Högalidsgatan 5, 7 tr
981 35 Kiruna
0980-169 69

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl Axel Dahlberg
Box 121
930 90 Arjeplog
0961-108 50

Dala Hängflygklubb
c/o Börje Haglund
Järnvägsgatan 3
784 63 Borlänge
0243-392 65

Dundrets Hängflygklubb
c/o Michael Höynälä
Fjällnäsgränd 19 B
982 39 Gällivare
0970-168 49

Friflygarna HFK
c/o Gunnar Remer
Box 137
933 00 Arvidsjaur
0960-138 60

Frösö Hängglidarklubb
c/o Jöran Redin
Lottgatan 16
831 45 Östersund
063-10 10 28

Gwaihir Hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Hvitfeldtsgatan 4
411 20 Göteborg
031-13 01 12

Hammars HFK
c/o Åkesson
Hammar 27
270 21 Glemmingebro

HFK Scandinavian Wings
Arne Madsen
c/o Lili Laham
Gymnasistgatan 8 B, 1 tr

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08-739 39 70

Lidingö Deltaving klubb
c/o Johan Rasmussen
Tegvägen 71
186 42 Vallentuna
0762-757 94

Skånes Drakflygarklubb
c/o Fredric Fex
Harastolsvägen 12
260 42 Mölle
042-34 76 51

Sundsvalls Hänggäng
c/o Göran Westerlund
Älvgatan 4
862 00 Kvissleby
060-51 31 31

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Anumark 8500
905 90 Umeå
090-18 71 87

Vårgårda Hängflygklubb Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322-237 22

Ållebergs Hängflygklubb Ikaros
c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86

Åre Drakflygarklubb
c/o Erik Willners
St. Olavs väg 16
830 13 Åre
0647-528 01

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019-12 58 48

Ö-viks Vingar
c/o Thomas Lundgren
Hallbacken 12
892 00 Domsjö
0660-513 14

Omslaget: Lanzarote 1991, (se artikel)

Redaktören har ordet

Denna Hypoxia kommer ut nästan exakt samtidigt som Hängflygsektionen har sitt årsmöte. Detta är ett förhållande som bör ändras. Det kan finnas anledning att kommande år ge ut detta nummer något senare än enligt nuvarande program. Den styrele som redovisas på sidan två finns inte nu längre när Du läser detta. Med all säkerhet ser den helt annorlunda ut. Anledningen är inte att den gamla styrelsen fått underkänt. Det är så att ett flertal tunga befattningshavare aviserat sin avgång. Valberedningen har troligen haft ett svårt jobb. Hur den lyckats får Du tids nog veta om Du inte deltagit i årsmötet.

Förra året i motsvarande nummer siade jag om årsmötet och utgången. Det var ingen svår prognos att göra. Den stämde dessutom med råge. Hur blir (blev) det i år? Det är egentligen ganska medningslöst att göra en förutsägelse när mottagaren redan vet utgången när föutsägelsen når fram. Möjligen skulle man av någon anledning vilja visa att man fick rätt. I år tänker jag inte vara lika tvärsäker.

Vilka som nu än sitter i den nya styrelsen hoppas jag att de gör det för att de vill göra en insats, inte för att få vara med

och bestämma. Svårigheten har alltid varit att finna dugliga medlemmar som vill jobba. Det är viktigt detta med att både kunna och vilja. Om bara en av dessa egenskaper finns blir det inte mycket vettigt som kommer ut i andra änden.

Jag vill ta detta tillfälle att tacka den avgående styrelen. Visserligen sitter jag med där själv, men jag tackar å Hypoxia-redaktionens vägnar. Då jag varit med i sektionens styrelse längst av alla har jag sett många ansikten passera där. En del har gjort stora insatser, en del inget alls. Några gjort mer skada än nytta. Den nu avgående styrelsen har enligt min kanske subjektiva bedömning kunnat leda hängflygverksamheten på ett positivt och konstruktivt sätt. Viljan att jobba åt samma håll har varit påtaglig. Om alla i styrelsen i huvudsak har varit eniga om alla viktiga frågor kan besluten rimligen inte ha varit felaktiga. Sedan kan man alltid göra mer. Det är ofta det som inte blev gjort som blir ett bestående intryck och som blir föremål för kritik. Så mycket kritik har inte hörts faktiskt.

Ett nytt utbildnings- och licenssystem i hamn var väl det gångna årets viktigaste händelse. Att planerade tävlingar inte kunde genomföras mer än till del kunde ingen hjälpa. Vädret är alltid lotteriet som visserligen ger utdelning efter odds men som liksom alla lotterier ger nitar även när oddsen är som störst. Tävlingsbestämmelser och verksamhet ser ändå ut att finna sina former.

Utvecklingsmöjligheterna för våra nybörjare har länge varit vårt största bekymmer. Här har vi långt kvar. Ändå går det tydligt åt rätt håll. 1991 präglades av flera utbildningsläger både i Sverige, Frankrike och på Lanzarote. Flera "elevrapporter" finns i detta nummer. Fler klubbar än tidigare har gett sina nybörjare bättre förutsättningar för vidareutveckling. Inte minst mitt eget Stockholmsområde har

Forts sid 19

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt.
Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3.
Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st.

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t.ex.
Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

Sista Midnight Sun Event!?

Av Karl Axel Dahlberg

Midnight Sun Event går mot sitt slut. Årets tävling blir den absolut sista på Galtis i Arjeplog. Möjligtvis kan det bli någon annan typ av tävling, men den här typen av uppvisning har ingen marknad längre.

Förra gången vi tävlade i Midnight Sun Event, midsommar 1991, fick vi Arjeplog upp ögonen för hur det egentligen skall vara. det har märkts även tidigare, men nu står det klart. En tävling där man inte får ge sig iväg på cross har inget berättigande. Skall man tävla så skall man tävla på riktigt med långa flygsträckor och supertermik, annars får det vara. det räcker inte att visa upp sporten och att träffas och trivas. Av de lag som kom till start, kom ett överhuvudtaget inte i luften. Termiken lyste nämligen med sin frånvaro och vinden räckte inte att hanga på. Den som ville flyga fick finna sig i att enbart göra korta nerflygningar.

Naturligtvis är det tillåtet att inte flyga, det har vi ingenting emot. Men när så många inte tycker att det är någon idé att packa upp måste det vara något fel på tävlingsformen. Så istället för att envist hålla kvar det som varit, lägger vi ner tävlingen efter midsommar i år.

Det här är alltså en inbjudan till den sista midsommarflygningen under namnet Midnight Sun Event. Formen blir som tidigare, flygtid per klubb, och den klubb som tar hem vandringspriset, får behålla det för gott.

Välkomna alltså till Arjeplog den 19-21 juni. Då flyger vi Midnight Sun Event för allra sista gången.

Stopp - Tänk om!

Låt mig som privatperson, inte redaktör för Hypoxia eller styrelsemedlem i FSF/H, uttrycka några åsikter. Jag har själv deltagit i Midnight Sun Event två gånger, dock inte 1991. Senast var det 1990. Det är ju en lång resa till Arjeplog från Stockholm. Jag hade dock inte tänkt att det skulle bli den sista. Båda gångerna har jag trivts fantastiskt väl och njutit av flygning och natur. Men inte minst har både jag och Gunilla trivts enormt fint tillsammanas med människorna på trakten och i klubbarna i området. Det är alltid lika trevligt att träffa Karl Axel och hans positiva gemyt. Ta "Bonden" eller Ernst och han trevliga Marie och den gästfrihet dessa och alla andra visar.

Nog tycker jag att vi i Sverige har råd att ha en anspråkslös tävling där även sådana som inte jagar prestige och rankingpoäng kan träffas och flyga. Lite brackighet från enstaka kan man ha överseende med. Visst kan väl tävlingsformen ändras så att även distansflygning kan komma med på något sätt. Dock tycker jag att tävlingens grundform och strävan att flyga i midnattssolen på just midsommarafton har sin alldeles särskilda tjusning.

Därför Arjeplogspojkar och -flickor: behåll Midnight Sun Event med sin grundidé, men ändra gärna tävlingen så att cross country blir möjlig som ett komplement. När jag är med så kommer då jag att flyga åtskilliga starter även om det är vindstilla. Säkerligen kommer den klubb som vinner i år att frivilligt släppa vandringspriset till en fortsättning trots löftet enligt inbjudan om att få behålla det.

Rolf Björkman

Resa och tävla utomlands

Tävla eller friflyga i Ungern

Ungerska Hängflygsektionen meddelar att 27 juni till 5 juli anordnas EGER CUP. EM genomfördes på samma plats för några år sedan. Svenska piloter är välkomna till tävlingen. Inkvartering under tävlingen kostar 40 kr per person och dygn, frukost-lunchpaket 20 kr.

Anmälan och förfrågan kan göras hos Hammars HFK, tel 0411-225 44. Paul Kiraly är beredd att åka med själv för att hjälpa folk tillrätta om intresse finns. Även friflygare är välkomna.

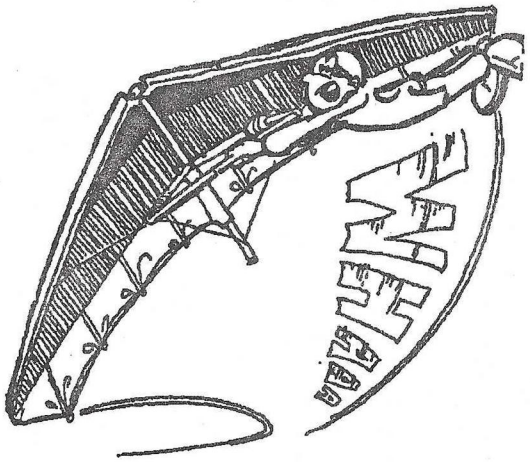
Flyga i USA

Om Du tänker resa till USA och där vill ha kontakter och råd kan Du vända Dig till Markus Hellqvist, som bor på adress 725 7th Street # 13, Santa Monica, CA, 904 02 USA. Du kan ringa svensk tid 16.30-17.00 tel 009 1 310 576 0534.

WILLS WING

Advanced Technology

Vingen som ger största möjliga kvalitetsintryck! Går som på räls även i loopingfart. Joar inte! De framgångsrika norrmännen flyger AT´n. Peter Wicander och Andreas Hedström flyger också bara det bästa. Vi har den stora och lilla i lager. Kontakta oss och kom och provflyg. Du kommer att känna skillnaden....



Återförsäljare i Sverige, kontakta:
Andreas 010 - 55 90 89 Peter 010 - 55 90 75

Solar Wings

RUMOUR 2

Ännu en helt ny vinge. Byggd på det gamla konceptet men de alla de finesser som tävlingspiloten kräver! Kompensator. Kingpostupphängning. Bättre handling. Ingen kraft i pitch mm. Vingen finns i tre utföranden. Stora, 14 kvm. samt för den lättare, 13 kvm. Och så tjejvingen på 12 kvm. Med liten bygel.

Prestandavinge även för tjejer!

TRIKAR

Solar Wings har utvecklat Quasaren till det otroliga. Ny vätskekyld motor på 64 Hp. En helt ny trikevinge, med ett unikt trimsystem som ger maskinen otroliga fartresurser. Självfallet finns Q, XL och "Normal" Quasar kvar på programmet. Kontakta Skysport för vidare upplysningar.

APCO

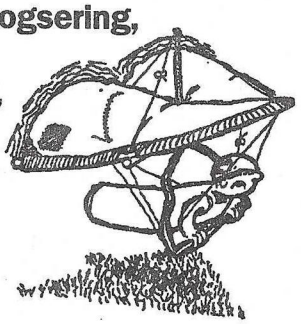
Mellanstadievingar
Selar
Räddningsskärmar
Tillbehör

◆

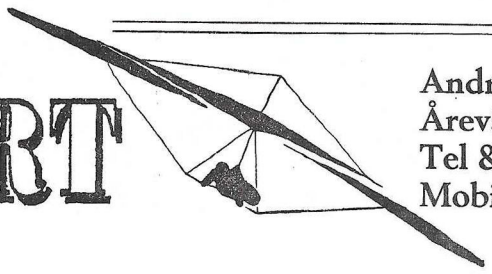
Bra grejer till mycket bra priser. Kontakta SKYSPORT så plockar vi fram ett suveränt nybörjarpaket.

UTBILDNING

Grundskolning, vidareutbildning hela vintern i Åre. "Backhäng" 1-or, kom och lär dig bogsering, höjd-flygning, hang-flygning mm.



SKYSPORT



Andreas Hedström
Årevägen 3, 830 13 Åre, Sweden
Tel & Fax 0647 - 511 86
Mobiltel 010 - 55 90 89

Åska över Balkan

Av Ognian Ougrinov

Den historia jag nu ämnar berätta är sann. Beslutet att skriva ner den kom när några minnen väcktes från mitt deltagande i the American Nationals vid Dinosaur, Colorado förra sommaren.

Allt hände i ett land i sydöstra Europa. Det delas av en bergskedja från västra gränsen till Svarta havet i öster. "Balkan" är namnet på bergskedjan efter vilken hela det geografiska området kallas. Lägg till att Spartacus och Orpheus föddes i området och Du gissa säkert rätt, nämligen Bulgarien. Bulgarien är landet jag föddes i.

Fantastisk utsikt

De södra sluttningarna av Balkan är brantare och sträcker sig upp till 6000 ft över dalbottnen. Det finns många startställen längs hela kedjan, men säkert är den ovanför den lilla staden Sopot den bästa. Den främsta anledningen är kabinliften som tar piloter och hängglidare 3000 ft upp på 25 minuter. Sluttningen är gräsbeväxt, rymlig och med enorm utsikt. Tvärs över dalen, sju miles bort, ligger den lägre kedjan Sredna gora parallellt med Balkan. Bakom denna ligger diset ovanför den platta Traciaplatån. En klar dag kan Rhodopes sluttningar ses 30 miles åt söder. Naturligtvis är denna utsikt än mer fantastisk när man cirklat upp i god termik till 8-9000 fot över bergens skogsklädda sluttningar och snötäckta toppar. Sådana dagar inträffar ofta under den långa och varma sommaren.

Den 24 juni 1988 riggade jag min hängglidare vid starten efter två timmars korning från huvudstaden Sofia. Jag ämnade flyga tillsammans med de fyra bästa lokala piloterna som tränade inför kommande nationella mästerskap på samma plats. Följebilen var klar och vi hade våra radiosändare på samma frekvens. Vädret såg dock inte lovande ut. Ett molnskikt dolde solen i vårt område och en kallfront väntades från nordväst senare under dagen. De lokala piloterna förutsåg ingen förändring så vi bestämde oss för att flyga ner till landningsplatsen och bryta för dagen. Det fanns bara en möjlighet till termik en sådan dag och det var ovanför metallfabriken i dalen. Den första piloten som nådde platsen fann termiken. Snart cirklade alla fem hängglidarna tillsammans i en trång och svag kärna. Stiget översteg aldrig 200 ft/min och vi tränade tålmodigt formationsflygning tills vi nådde molnbasen på ca 5000 fot.

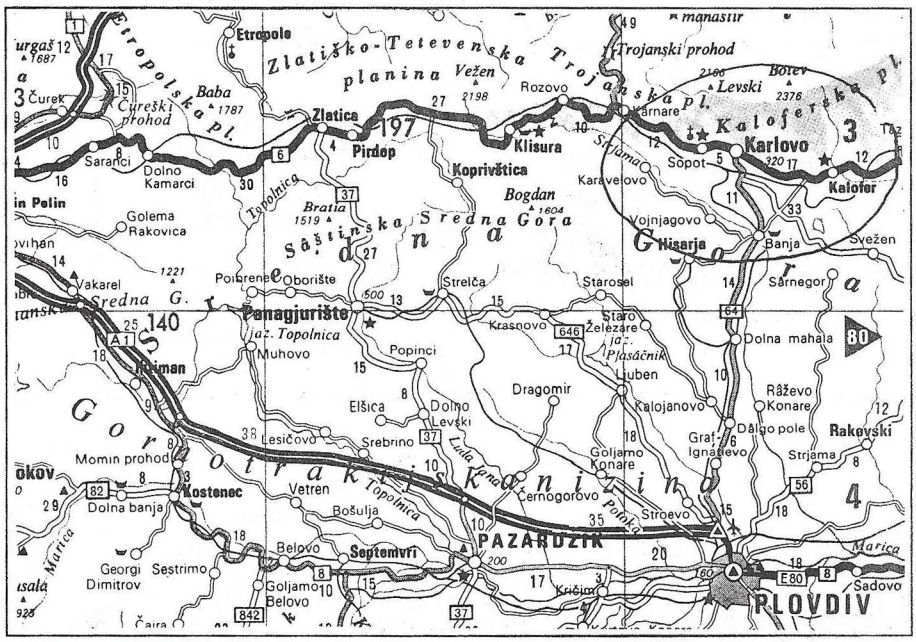
En av piloterna, Nicky, försökte via radio få sällskap för flygning åt väster och kontroll av solfläckar på marken. Jag reagerade positivt då jag förstod inbjudan till en välsorterad bar om vi fann termik där. Det gjorde vi också efter sju miles flygning. Helt tillfreds med de 350-400 ft/min i stig cirklade jag ända upp i diset under molnet för att lämna det efter en varning från Nicky, som steg 200 fot under mig. Sedan tog vi olika vägar hem.

Bombdalen

Jag ägnade några minuter åt att från höjd titta på explosionerna från granater och raketer som testades på ett militärt område. Dalen är mest känd som "Rosornas dal" men vi kallade den "Bombdalen" på grund av de militära industrierna. Dundret kunde inte nå mig och explosionerna såg harmlösa och festliga ut. Då jag hörde på radion att de andra tre piloterna landade började jag återflygningen mot starten och arbetade mig makligt upp i en ny svag bubbla.

Här kommer tillfället när jag måste påpeka att på den bulgariska kartan är detta det område med den största förekomsten av åska. Jag kom ihåg detta när jag hörde Nicky skrika: "Jag kan inte landa. Det lyfter överallt." När jag hörde detta lämnade jag omedelbart berget, flög över dalen och tittade bakåt. Himlen var totalt mörk över mig och svartnande i väster.

Jag fick syn på Nickys Hermes 14 flytande längs vägen i



den ökande västliga vinden. Nicky låg 5-600 fot över marken och rörde sig snabbt åt öster stigande. Jag följde på höjd under fartökning med min Magic Full Race. Jag träffades av lyftet efter passage av staden Karlovo. Det rörde sig om ett jämnt stig på 1000 ft/min och jag cirklade i det. Nicky jämnade snabbt ut höjdskillnaden i samma termikblåsa.

Bankande hjärta

Vår idé var att rida på åskbyn, snabbt stiga och sedan lämna lyftområdet och fortsätta under molngatan som sträckte sig längs berget några miles åt öster. Det var inte exakt vad som hände när vi påbörjade vår glidsträcka. Molnen i gatan framför oss välkomnade oss genom att ändra sin form till växande monster. Jag kände hjärtat banka. Den enda reträttvägen var åt söder.

Traciaplatån badade i solsken där. Vi ändrade vår kurs innan vi tog kontakt på radio. Vi låg redan högre än molnbasen och där fanns inget annat än stig som vi flög i. Sedan började "luftvärnselden". Det var små molntussar som poppade upp framför och under oss. Vi flög igenom dem med hög fart och väl igenom växte de bakom oss till mörk upptornad massa. Jag klarade två på detta sätt. Det tredje måste jag runda. Fortfarande steg det. Den prestationen tilltalade mig inte alls. Jag blev trött i armarna av att konstant dra in bygeln för att hålla farten uppe. Därför öppnade jag selen och satte knäna på styrbygeln på var sida om speedbaren. Detta ökade farten och motståndet. Jag flög i 55-60 MPH och varion visade stig mellan 0 och 4-500 ft/min. Vilken upplevelse! Jag vågade inte se tillbaka och styrde desperat mot öppningen.

Till slut och lyckligtvis var jag utanför molnområdet men fortfarande i stigbandet. Jag "återvände" in i selen och anropade Nicky, men radion var död. Jag tittade tillbaka och granskade noga vad som såg ut att vara ett slagfält. Han var fortfarande bakom på samma kurs. Vi fortsatte på räddande frånkurs. Luften var stilla. Ingen stark turbulens märktes troligen därför att vi fortfarande steg. Efter ytterligare 6-7 miles, väl på andra sidan Sredna gora och högt över det, tittade jag bakåt efter min kamrat. Han cirklade under vad som bara kunde vara stark sjunk. Utan tvekan gjorde jag en U-sväng och låg snart tillsammans med honom i 300 ft/min sjunk som vi girigt behöll tills vi nådde marken.

Olika tankar

Vinden var stark sydlig. Vi tog mark intill en väg nära ett byggnadskomplex. Året var 1988 och muren stod fortfarande solitt i DDR och märkligt nog hade vi landat intill ett stort fängelse med murar, torn, maskingevär och ovänliga ansikten hos vakterna.

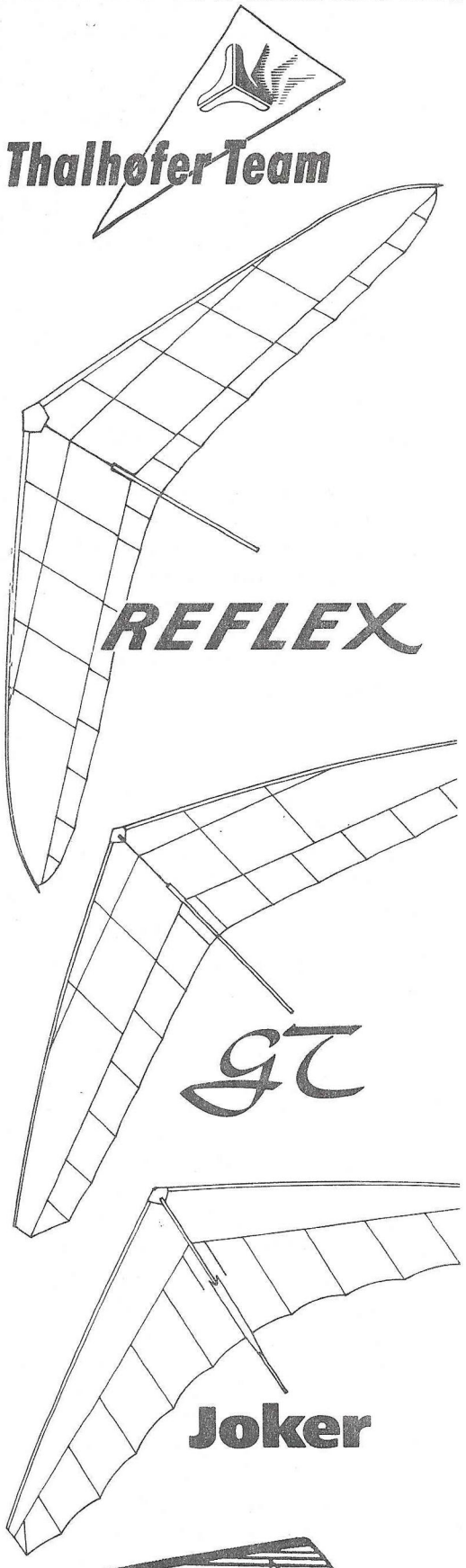
Där var olika sorters tankar av befrielse, tacksamhet och lycka som Nicky och jag delade under återfärden. Jag måste erkänna nu när jag tittar igenom några av Denis Pagens artiklar om åska att jag har känslan av att min historia kan bli ett litet tillskott till detta dödliga ämne.

DM SÖDRA 1992

ÅLLEBERGS HÄNGFLYGKLUBB IKAROS

HÄLSAR DISTRIKTETS PILOTER VÄLKOMNA TILL
DM SÖDRA 1992
TÄVLINGEN ÄGER RUM DEN 9-10 MAJ
FLYGNINGEN KOMMER ATT SKE FRÅN BERG ELLER MED VINSCH
ANMÄLAN OCH INSKRIVNING KL 0900 LÖRD 9 MAJ
FÖR INFORMATION RING
LEIF JOHANSSON 0502-144 86
ROBERT ELMERSSON 0500-501 60

FÖR ALLA KLASSER



AIRZONE
UTBILDAR UTRUSTAR
Airzone i Gbg AB Skårsled 2, Lyckholmsind. omr.15 a
412 63 Göteborg Tel. +46-(0)31-40 95 36 Mob. 010-06 08 85

ÄVENTYRELAND
Gunnar Remer
Box 137 933 00 Arvidsjaur
Tel.0960-138 60 Mobil.010-58 20 38
Fax.0960-111 64

TERMIK och HANG

Hängflygkurs 1991 på

LANZAROTE

Av Ragnar Nilsson

Ragnar, pilot i Flygvapnet och färsk hängflygare i Scotten, har skrivit en mycket läsvärd artikel om Lanzarote. Denna artikel ger troligen den vägledning som många behöver för att fatta beslut om egen resa. Även den som inte tänker sig till dessa breddgrader kan få mycket ut av denna läsning.

1991 års resa till Lanzarote gick av stapeln från 4 nov till 19 nov. Resan hade ordnats i tre grupper med reseledarna och instruktörerna Kent Jensen, Peter Wicander och Andreas Hedström. Grupperna bestod av elever/nybörjare och rutinerade "friflygare". Totalt var vi 24 deltagare.

Efter ankomsten till flygplatsen i Lanzarote embarkerade grupperna varsin fyrhjulsdriven fräsch dieseldriven Mitsubitshibuss. De fick sedan veta att de levde.! Lägenhetshotellet var som byggt för oss: U-format runt en swimmingpool. Den ena längan bestod av bar och restaurang. Utsikten vette mot stranden.

Årets resa hade otur med vindarna som vanligtvis brukar vrida långsamt runt ön och erbjuda alla sina häftiga flygställen. En envis NNE-vind blåste i 14 dagar. De flygställen som vi då kunde utnyttja var främst Mirador (nordspetsen) och Mala (nordöstra delen av ön). Lanzarote är för övrigt en vulkanö med mycket lite växtlighet, oändliga murar och terrasser i lavasten, dammigt men med fina sandstränder.

En verksamhet som pågick mest hela tiden var jakten på det rätta flygstället för dagen. Vindarna var helt enkelt mystiska. Hård blåst på ett ställe hindrade inte att det var lugnt på ett annat av oförklarlig anledning. Vid svagare vindar tyckte många att vinden nog drog från NW. Drömstället Famara, ett två mil långt hang, kunde då vara aktuellt. Icke! Grundvinden var och förblev NNE vilket bara resulterade i för mycket bussåkande. Årets varning angående bussåkning lyder: "Åk inte i Kents buss!" Peter Wicanders var rena söndagsskolebussen i jämförelse. En gång sågs Kents buss försöka bestiga en vulkantopp med fyrhjulsdriften i högsta hugg i kamp med rullgruset. Då lutningen var 35 grader, vilket kändes som 75, gick det inte längre. Återfärden fick ske backandes med fyra man på främre kofångaren pga "loopingrisken".

Nytt elddop

Första flygningen började på Mala, ett 600 m långt hang 150 m över en ganska lätt landningsplats. Topplandning var också möjlig vid gynnsam vind. Här gjorde alla vi nybörjare vår första längre flygning. Min dittills längsta var 15 minuter. nu blev det 2 timmar och 25 minuter direkt! Det kändes som ett riktigt elddop.

Vid den andra flygningen prövade jag en topplandning. Jag knäade i landningen och fick inte upp nosen som man skall, men det hade sett bra ut!

Misslyckad topplandning

Instruktörerna var inte särskilt imponerade av landningarna i början. För många svängde på för låg höjd. Flera landade minus och knäckte bygelben. Ett lysande undantag var Zai Gordon White från Järna. Hon imponerade ständigt med sin säkra flygning. Kents enkla förklaring löd: "Hon gör bara precis som hon blivit lärd".

Hela gänget samlat för "bergsbestigning". Författaren längst ner till vänster.

Några av de första dagarna blåste det så pass hårt att elever med mellanstadievingar inte tilläts flyga då dessa hängglidare penetrerade för dåligt. Det innebar att man då måste flyga med bygel "nere vid knäna" för att ens röra sig framåt över markytan. Inte bra! Flera av kursdeltagarna hade faktiskt direkt gått över på högprestandavingar efter sin grundkurs.

Billy Russel från Ö-vik gjorde en topplandning i den starka vinden som tyvärr kostade en korsbom och en reva i seglet på hans fina Wills Wings. Billy såg en förstörd flygsemester framför sig. Det lärorika i händelsen handlar om Rafael med bilverkstaden i Tahice. Han reparerade vingen dagen efter till Billys fulla belåtenhet. Döm om Billys förvåning då han, beredd att lämna en eller annan tusenlapp i betalning, bara tilläts att skaka Rafaels stora, valkiga näve som betalning! Allt avhandlades dessutom på olika hemspråk och teckenspråket. Vilken hedersman!

Okontrollerat

En nybörjare prövade sin Magic IV i maxfart men släppte fram bygeln för häftigt med en snabb och okontrollerad upptagning som följd. Han kunde häva rörelsen först i vertikalläget genom att snabbt dra åt sig bygeln. Höjdförlusten blev därefter stor men med marginal till hanget. Han kände sig skakad efteråt och flög därefter betydligt lugnare.

Den mesta flygningen kom att ske på Mirador, ett hästskoliknande 430 m högt hang intill havet. Där var en ganska lätt landning på en fotbollsplan med möjligheter även till minuslandning. Här gjorde nog de flesta sin längsta flygningar. Min längsta blev 3 timmar och 15 minuter. Här fanns det tid och utrymme att pröva sin vinge på god höjd. Härliga fartökningar och svängar följda upptagningar kunde göras, allt för att träna reflexer och svängteknik vid undanmanövrar från annan vinge!

Märkligt vad det är svårt att flyga exakt rakt fram! Jag tränade på att försöka känna med varje fiber i kroppen då vingen började gira för att på så sätt kunna parera direkt. Tveksamt om det går! Vad säger ringrävarna om detta fenomen?

Flygning på hanget

Trångt i luften

Det blev ofta många vingar i luften. Som mest räknade jag till 24 samtidigt. Eftersom hanget var stort gick det att sprida sig även i höjdled. Ingen högertrafik och pendel kunde egentligen tillämpas pga hangets utseende. Här gällde det istället att se sig omkring åt alla håll hela tiden och tillämpa den livsviktiga HÖGERREGELN: "Om jag har en annan vinge på min högra sida så är jag väjningsskyldig". Annars kunde det gå som förra året på Lanzarote då två som inte sett varandra kolliderade och båda fick använda skärm.

En annan trevlig övning var att nå molnbasen som oftast låg på 750 m. Det var härligt att kunna konstatera att man låg högst ibland.

Det var faktiskt lite sug upp i statocumulusmolnen, vilket jag inte hade trott tidigare! Då mörkare undersidor närmade sig kändes det därför nödvändigt att "fly" till lägre höjd.

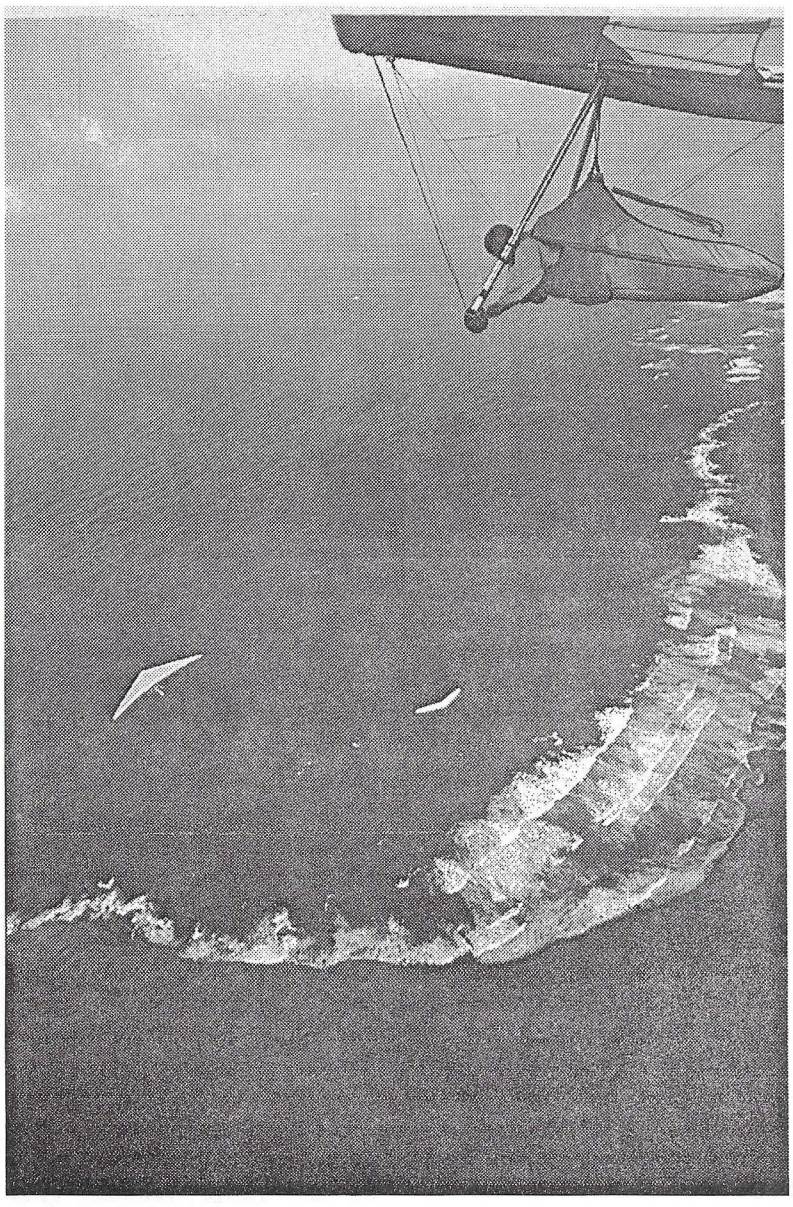
Lyft över havet

Motsatt övning var att flyga på lägre höjd, vilket kändes bra då de flesta tycktes gilla att

flyga så högt som möjligt. Med de stadiga vindar på 7-9 m/s som vi hade på Mirador var det inga problem. Hävningen började en bra bit ut från berget. Faktiskt kunde man ligga ute över havet i säkert lyft. För säkerhets skull kontrollerades att kniven satt tillgänglig. Jag prövade att hålla samma höjd hela tiden genom att flyga olika långt ut från berget beroende på lyft eller sjunk. Inga problem! Vid något tillfälle såg vi dock en vinge som landade på stranden i rak sidvind. Det var Micke som med sin Apco Light under fotoexcusion tappade lyftet lite överraskande. Micke låg faktiskt utanför "hästskodelen" då det inträffade. Erfarenheten kostade honom ett bygelben. Vi vill se korten Micke!

Starten vid Mirador var ganska lätt. Med de vindar som rådde fick man snabbt stig och ett hänförande bråddjup uppenbarade sig under en. Drömmen för oss nybörjare! En start höll dock på att sluta illa. Ola från Sjövästa skulle prova sin nya Magic-6 (högprestanda) efter att hittills ha flugit sin enklare Atlas. Ola började joa i starten efter fartökning och överkompensation. Det blev wingovers på 10 m enligt egen utsago. Oturen var inte slut. Efter nästan tre timmars flygning och under anflygning mot landning höll han på att tappa skärmen också. På finalen fick Ola ett lyft på högervingen och landningen slutade minus med ett knäckt bygelben.

Att preflight-check är viktig hade jag klart för mig. Hur omfattande den bör vara, det har jag fått lära om. Precis då jag skulle springa för start sopar någon som inte är direkt berörd av min start: "En lufflina ligger runt en latta." Tack Jonnie! Vad skulle ha hänt efter start om detta inte hade rättats till?



Skämtlynne

Skämtlynnet hos kamrater kan ibland få behagliga konsekvenser. En dag, då vi dittills förgäves letat efter farbara hang, kom vi till Mirador. Inte en själ syntes till. Vinden verkade vara för svag. Någon föreslog att vi skulle åka till sydhanget, dvs korsa hela ön igen. Jag protesterade och sa att jag åtminstone ville flyga ner till landningen, vilket var fullt möjligt även i svag vind. Då flög hin in i mina busskamrater. Alla började helt plötsligt att rigga min vinge. Signalen från depå i formel 1, med utsträckta armar och ett vrål då man är klar, användes också. Vingen blev riggad på tre minuter! Jag startade. Vinden var full tillräcklig. Det dröjde 30 minuter innan det var 15 vingar på hanget, hur nu ryktet om att det gick att flyga på Mirador kunde sprida sig så snabbt över ön.

Dagen efter, och jag flugit ett tretimmars pass, kommer fem av min bussiga kamrater rusande mot mig precis vid landning, Jag hinner tänka "vad har jag nu gjort?" En man krokar loss mig och serverar mig te,. resten packar min vinge på ny rekordtid och samma formel 1-signaler ges. Jag fullföljde nu shown i stundens ingivelse med att fingervis dra av mig handskarna och tacka depåpersonalen. Det hade varit show för tyskarna!

"Tysklandningar"

Anders Ahlbom från Järna gjorde en egen bejublad och videofilmad show för tyskarna med sin Moyes XS. Anders vinge och sele är helvita. Mycket elegant, men han kommer ändå på medvinden som en skadeskjuten kråka. Finalen blir inte bättre. Sättningen tycks först ske med ena benet kvar i selen. Ekipaget tvingas i sista stund avsluta flygningen med buklandning. Undras vad de tänkte!

Tysklandningar är ett kärt ämne. Om vi glömmer deras flygteknik i övrigt med låg fart och sväng på låga höjder, så verkar principen att göra S-svängar på finalen för att vara säker på att göra rätt bedömning in på fältet inte helt fel. Problem uppstår dock i svag vind enligt Andreas: pluslandning och risk för sväng med för låg fart.

Knäckt självförtroende

Kanske skulle jag ha prövat S-svängar vid min sista landning på Lanzarote. Jag hade sedan två dagar flugit utan hjul som dom stora grabbarna, eftersom självförtroendet ökat. Landningsvarvet gjordes elegant och med god fart tyckte jag själv. Åskådarna insåg dock på ett tidigt stadium att det skulle bli pluslandning och risk för att hamna i en rotor från en låg byggnad bortom fältet. Mycket riktigt! Då jag passerade bortre målet på fotbollsplanen utan att ha fått stopp på ekipaget så ser rotorn raskt till att jag tar mark. Resultatet blir ett böjt bygelben och knäckt självförtroende sedan mina nya vänner gett mig tipset att sätta på hjulen igen.

Mycket flygtid

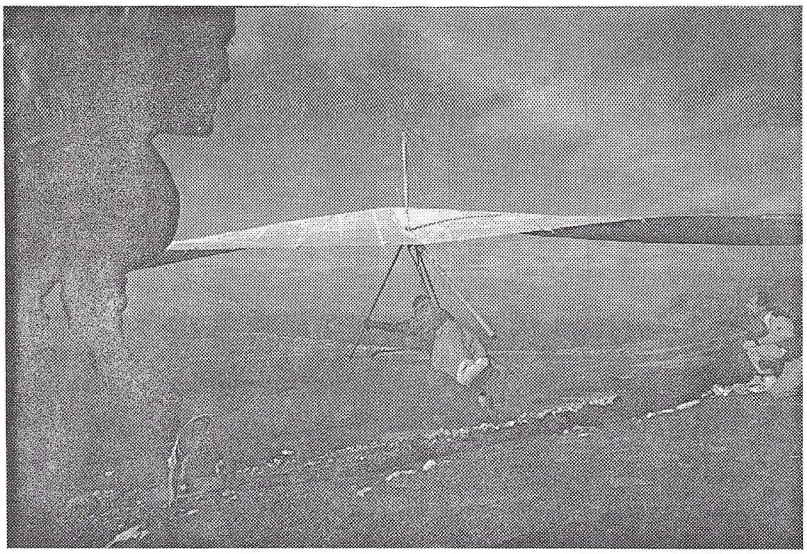
En härlig flygperiod var nu slut. Endast återresan återstod. Vi hade lärt oss mycket under flygsäker handledning. Inga skador eller alltför allvarlig tillbud hade inträffat. Det genomsnittliga flygtidsuttaget blev 12 timmar och 40 minuter. mest flög Dick Söderblom från Kisa med sina 23 timmar. Själv flög jag 17 timmar och kan nu med mina 23 timmar totalt få pilotlicens (efter komplettering med utelandningar) i nya utbildningssystemet. Nybörjarstadiet är äntligen slut!

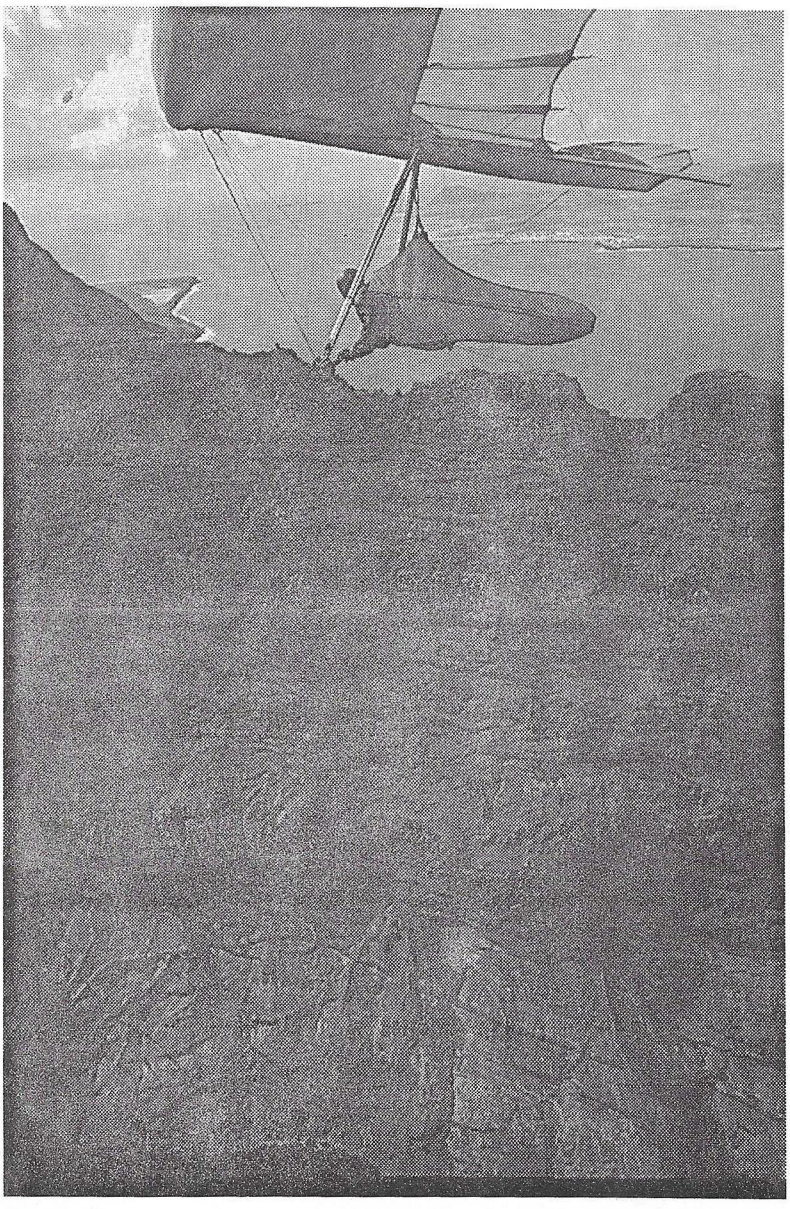
Kostnader

Kostnaderna för resan blev biljett 4800:-, kursavgift 2500:-, vingtransport 800:- och uppehälle (mat och övrigt) 4060:-, dvs totalt 12160 kr.

Mycket skulle kunna berättas om allt trevligt som hände på kvällarna. Utrymmet tillåter tyvärr inte detta. Det kommer vi att berätta för Er vid lägereldarna under kommande flygsäsongs sena sommarkvällar.

Jag rekommenderar varmt de årliga Lanzarote-veckorna på hösten för de nybörjare som snabbt vill komma vidare med sin hängflygning till pilotlicens. Oftast blir det mycket flygning.





Foton till denna artikel tagna av M Agugliaro och Leif Lenstad

Frankrike för nybörjare

Per Ederoth, Skånes Drakflygarklubb

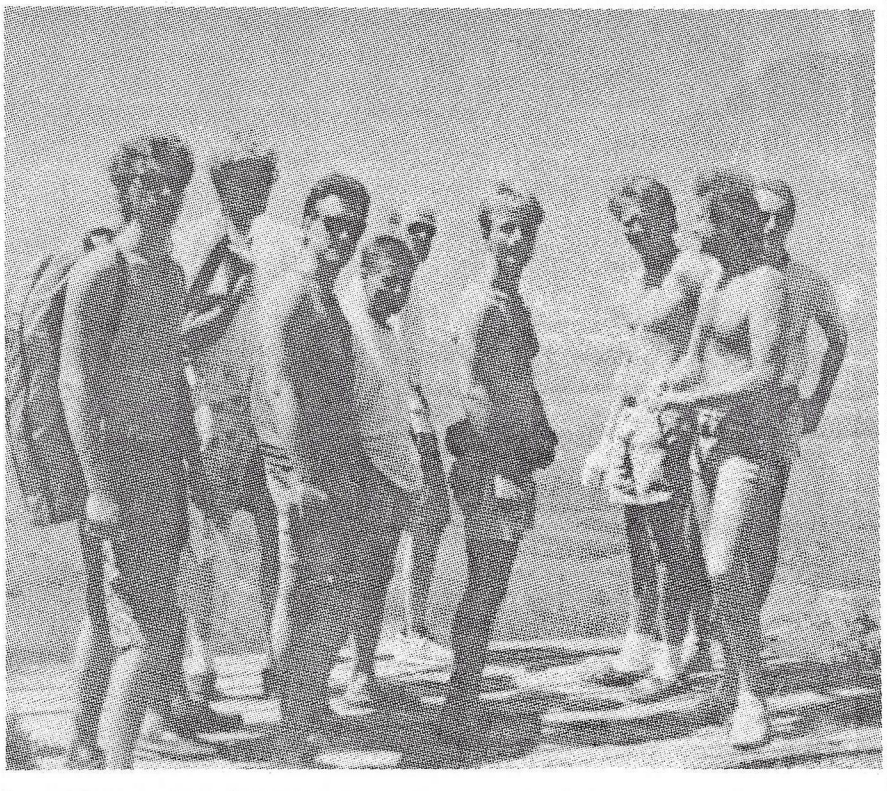
Hur blir man egentligen en "riktig" pilot efter att ha gått en grundutbildning? Lätt är det inte. Vem ger tips och råd? Hur får man tillräckligt med flygtid? Vad och var är bra nybörjarförhållanden? Så här försökte vi lösa det hela.

Nervöst

Åtta någorlunda likvärdiga piloter samlades den 21 juli på landningsfältet i Chindrieux, norr om Aix-les-Baines i Frankrike. Hett, soligt och stilla i luften (kl 12). Vi tittade på det MYCKET stora fältet och tänkte att detta går ju inte att missa. Det ingav ett visst hopp om livet efter starten.

En timme senare hittade vi oss själva på startrampen 600 m över det nu inte så jättestora landningsfältet. Stämningen är inte enbart "cool". Vi känner inte varandra. Alla är lite nervösa inför starten. Det börjar bli termiskt, nytt, stressigt, laddat, spännande och skitäckligt. Någon har nosat på termikflygning innan. De flesta är erfarna "Häng I-or" d v s 5-15 timmar i luften, mest från hang. Mellanstadievingar är vanligast. När man sedan, torr i munnen och med ryckiga rörelser, försöker balansera vingen innan start, känns det som om det kvittar, det här med hängflygning.

Sex dagar senare händer det. På starten i Sederon, södra Frankrike, står vi och bedömer vinden och termiken. Lite svagt! Sven, som måste åka hem i dag, offrar sig och blir "winddummy. Snygg start! Han väntade in termikblåsan precis som vi lärt oss och kommer rakt in i stiget. Variometern börjar omedelbart med sitt trivsamma och aldrig tjatiga pipande. Hans (Svens bror) startar direkt efter. Då är Sven redan en liten prick på himlen. Han aktar sig för att driva för långt bakom kammen. Det är ju svårt att penetrera med en mediumvinge. Hans tar omedelbart upp jakten.



Elevgruppen med instruktörerna i mitten

Vi på starten missunnar dem självklart denna framgång. Dom kurvar upp i en termikblåsa mot molnbasen, UTAN OSS! Nästa startande är en tjej från Australien. Landslaget var det visst. Hon får inget lyft och får landa. Sedan kommer vi på rad. Detta är tydligen mellanstadievingarnas dag. Själv startade jag i mitten. Det är en stunds letande innan jag hittar BLÅSAN. Varion och jag turas om att skrika högst. +5 m/s! Bergtopparna är inga toppar längre. Jorden är faktiskt rund...

Inte utan hjälp

Visst hade vi tur med väder och vind. det måste man ju ha. Men själva hade vi aldrig klarat denna utveckling. Instruktörerna Hans Berg, Skånes Drakflygarklubb, och Peter Lütze, Gwaihir, ordnade två veckokurser i somras för frustrerade nybörjare som ville komma vidare. Teori varvades med flygning på de två nämnda orterna. Bodde gjorde vi i tält på rena och mycket billiga campingplatser, utom Roine, som hade fru och barn med sig. De valde hotell, också billigt. Alla (nästan) hade flickvänner eller fruar med sig.

Tack och lov är Frankrike ett skojigt land även om man inte flyger, så tjejerna blev inga "flyg-groupies" utan hade kul på sitt håll på dagen och med oss på kvällen. Minst en av tjejerna blev övertygade om nödvändigheten av en egen hängflyglicens efter en propagandatur i Hans Bergs tandemvinge. Det var trevligt att träffa de andras tjejer, fruar och barn. Inte minst de sistnämnda som är en outsinlig källa av historier om "när pappa landade i tallen" osv.

Var och varför!

Nåväl, flygningen! Eftersom hängflygning till stora delar är en "bedömningssport" och missbedömningar ofta är dyra och obehagliga är det osäkerheten om dagens förhållanden som håller

FRANKRIKE I SOMMAR

kurser för både nybörjare och mer erfarna piloter.

I sommar kommer jag liksom tidigare år att arrangera kurser för er som vill ha en introduktion till ***höjd, termik och distansflygning*** *i alperna. Jag kommer dessutom att med hjälp av* ***Mats Karlsson*** *fixa kurser i* ***distans- och tävlingsflygning.*** *Avsikten med introkurserna är att vi med hjälp av vår erfarenhet skall hjälpa er som är på gång tillrätta, att hitta lämpliga platser samt att få maximalt utbyte av resan. Flygningen varvas med teorigenomgångar av lämpliga delar.*

Utbildningen kommer att anpassas till era erfarenheter och önskemål samt till det nya utbildningssystemet.

Förutom fin flygning kan Frankrike erbjuda fin natur, fantastiskt ***god och billig mat*** *samt mycket trevliga människor och naturupplevelser. Avsikten är att du skall få en trevlig och innehållsrik semester med mycket flygning.*

Som vanligt körs även kurser på ***Hammar*** *och på* ***vinch.***

För mer info kontakta HANS BERG 035-102830, 187965 eller 042-220385

Forts från föreg sid

bedömningar ofta är dyra och obehagliga är det osäkerheten om dagens förhållanden som håller en kvar på maken. Det var väl just här som Hans och Peter gjorde sin stora insats. De gjorde bedömningarna åt oss i början, inte hur man skulle svänga utan var och varför, vad som är "lagom" nära berget eller "lagom" högt för att svänga på finalen. Det rent flygtekniska får man ju gott om tid att träna på om man bara får hjälp att komma upp i luften. Bara man till exempel gjort några landningar och bedömningar av dagens väder och vind under handledning, känns det hela mycket säkrare. Får man dessutom teoriundervisning ökar ju sannolikheten för att man skall pricka rätt i sina bedömningar.

Molnbasen nådd

Vi kända alla att vi gjorde, mer eller mindre, stora framsteg och en del av oss nådde det hägrande magiska målet MOLNBAS (eller 300 m under (VFR)) och ner på moder jord igen. Sedan kan man fylla några sidor om hur trevligt, skojigt, vackert, osv det var, men det gör jag inte.

ARCTIC CUP IN LAPPLAND

Tillfälle till häftig cross country flygning

Plats: Abiskofjällen, fallhöjd 800 m
Tid: 8. 9 och 10 maj 1992
Kategori: Elev - Pilot

Tävlande: Max 30 personer med pilotlicens
Startavgift 200 kr
OBS! Fredagen 8 maj kl 14.00 Briefing Hotell Björkliden

Friflygare: Starten lika som för tävlande men ingen startavgift

Bogsering: 20 kr/dag
Backstart: Helikopter 200 kr/pers och lyft
Stollift 50 kr/gång eller 130 kr/dag

Boende: Två nätter i stuga ca 250 kr/pers (5 pers/stuga)

Anmälan: Senast 29 februari till
Kent Sturk 0980-163 19, 100 86, 010-59 46 28
Roland Eriksson 0980-169 69
Peter Enesund 0980-828 04

Intressanta artiklar
genom åren i Hypoxia

Ett register över artiklar av särskilt värde för Dig som hängflygpilot.
De har varit införda i Hypoxia.

Flygning (manövrering mm)

Starten En detaljerad beskrivning av startförfarandet. Nr 26 sid 20.
Landningen Del 1 En omfattande och i detalj genomlysande artikelserie i tre nummer om landning. Nr 36 sid 18.
Landningen Del 2 Nr 37 sid 8.
Landningen Del 3 Nr 38 sid 6.

Väder

En meteorologi-guide för nybörjare (och termikfiskare) Hela artikeln handlar om termik. Nr 27 sid 20.

Regler

Luftrum

Nya luftrumsregler Regler för nuvarande luftrum. Nr 39 sid 4.
Det nya luftrummets utbredning Kartor, förklaringar. Nr 40 sid 12.

Utbildning

Det nya utbildningssystemet Förklaringar och hjälp för att tolka nuvarande utbildningssystem. Nr 40 sid 8

Övrigt

FlygfotoB Bestämmelserna för fotografering från luften. Nr 24 sid 5

Resmål

Flyvesteder i Danmark En utförlig backguide. Nr 14 sid 19.
Viktigt om flygning i Danmark Beskrivning av regler och inskränkningar för flygning. Nr 23 sid 30.
Lanzarote Två reseskildringar från flygning på ön. Nr 23 sid 20.
Hängflygning på Gotland Flygställen och reseskildring. Nr 31 sid 18
Frankrikeresan En resebeskrivning med en del tips. Nr 33 sid 21.
Hängflygning Lanzarote Resebeskrivning från elev. Nr 33 sid 14.
Greklands inland Information om flygning i Grekland. Nr 35 sid 22.
Varför inte Frankrike nästa sommar? Reseskildring med tips för resa och flygning. Nr 39 sid 12.
Filmfestival för hängflyg Årlig festival i Frankrike. Nr 40 sid 28.
Flyg på Cypern Hur Du tar reda på om flygning. Nr 40 sid 29.
Termik och hang Lanzarote Från hängflygkurs. Nr 41 sid 8.
Frankrike för nybörjare En kursbeskrivning. Nr 41 sid 12.

Säkerhet

2 x Ålleberg Erfarenheter från två haverier. Nr 28 sid 8.
Linbrott Följder av linbrott vid bogsering. Nr 40 sid 6.

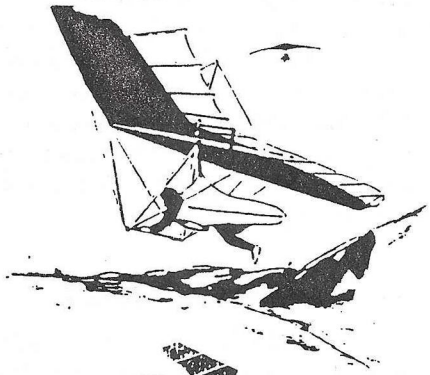
Tävling

Regler för mästerskaps- och rankingtävlingar Sammanställning av gällande tävlingsregler. Nr 37 sid 20.

Övrigt

Backguide Fakta om 28 av våra flygställen. Nr 33 sid 8.
Flygbogsering Säkerhet och principer. Nr 40 sid 11.
Hängglidare lämpliga för nybörjare Sammanställning. Nr 41 sid 16.

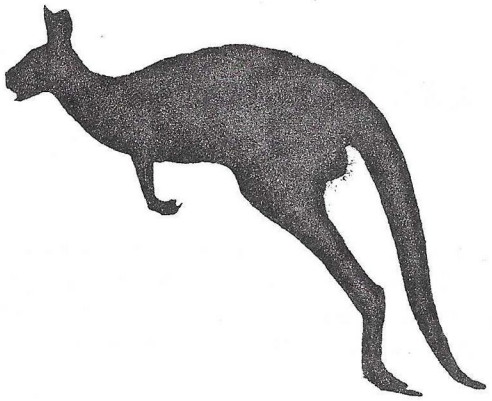
TECMA BOOMERANG
har
EUROPA REKORD
300 km
i distansflygning
och den är lika tuff
på
HANGET!
Den är marknadens vackraste
VINGE!
OBS! PRISET:
19 950 kr!
*
NYA TECMA NUAGE
nybörjarvingen
som växer i takt med
pilotens utveckling
till
HÖGPRESTANDAVINGE!
PRIS: 16 200 kr
*
TECMA MEDIL
Tecmas allra nyaste
inovation!
Tandemvinge med inbyggda
lattor!
Ta av fodralet, veckla ut,
spänn upp!
FLYGKLAR UNDER 1 MINUT!
PRIS: 18 500 kr
*
Skolvingen ECOLE 16, 18 kvm
PRIS: 9 200 kr
Klassikern TECMA MEDIUM
13, 15, 17 kvm
PRIS: 13 700 kr
*
Till våren har vi kurser:
-bogsering i Hammar - 500 kr
flygbogsering
&
trikeförarutbildning
förlagd till norra Ungern
*
HAMMAR NYTT!
vid årsskiftet bildades
HAMMARS
HÄNGFLYGKLUBB
med 36 medlemmar



TECMA SPORT
HAMMARS HÄNGFLYGSKOLA
Paul KIRALY
Tel: 0411-22544

PROVFLYG

MOYES 15



XS

The World Championship Glider

UTBILDNING

GRUNDUTBILDNING - BOGSERING & HÖJDFLYG

VIDAREUTBILDNING - BOGSERING, HÖJDFLYG & TERMIK
- BOGSERLEDARE
- STRÄCKFLYGNING - PILOTLICENS
- GRUNDUTB. GENOM BOGSERING (instruktörer)

ALL UTBILDNING ANPASSAS EFTER ERA ÖNSKEMÅL OCH ERFARENHET.

Tomas Suchanek wins 1991 World Hang Gliding Championship, flying Moyes XS 155

UTRUSTNING

MOYES XS 142/155/169 AUSTRALIA (RACE-VERSION)

+ MYCKET TREVLIG VINGE MED PRESTANDA I VÄRLDSKLASS (1:a & 3:a I VM-91).
+ FANTASTISKT SKÖN I TERMIKEN.
+ MYCKET ROBUST MED KOLFIBERARMERAT SEGEL.
+ LÅG MIN SJUNK (CA: 0,8 m/s)
+ LÄTT STARTAD/LANDAD
- GANSKA TUNG (CA: 34 kg)

NYTT & BEGAGNAT

NYBÖRJARVINGAR, SELAR, SKÄRMAR
INSTRUMENT, Q-PINS, KARTFODRAL HANDFAERINGS MM

MOYES XS-155 AUSTR. - FULL POWERRIP, FLUGEN EN SOMMAR, VÄLTRIMMAD, 21000 kr

Jensen AERO

KENT JENSEN , KOLTRAST V.24, 794 00 ORSA
0250-43763 / 010-559079

Hängglidare lämpliga för nybörjare

Av Rolf Björkman

Du som är nybörjare och tänker investera i egen hängglidare behöver saklig information. Det bästa är normalt att tala med sin egen eller klubbens instruktör. Du kan då få råd om hängglidare som passar just Din flygförmåga. många instruktörer är emellertid återförsäljare för visst fabrikat och har därför egna intressen i Ditt val av hängglidare. Denna artikel skall ge Dig saklig information om lämpliga hängglidare värda att satsa på.

Hela sanningen kommer dock aldrig fram i en sådan här sammanställning. Det finns andra lämpliga hängglidare av udda märken. Klubbens sätt att bedriva utbildning kan motivera andra vägar till utveckling mot avancerade hängglidare.

Du som genomgått en grundläggande utbildning, och endast sedan räknar med instruktörshjälp för inflygning på den nya vingen för att sedan klara Dig själv bör välja någon av de hängglidare som finns i denna lista.

Varning

Köp inte en hängglidare äldre än generation 4. Det finns massor av sådana i skrubbar och uthus. Värdet är ofta mindre än 0, d v s att Du måste kosta på Dig besvär och frakt för att slänga den på soptippen.

Principer för val

De hängglidare som betecknas som "Mycket bra" ger Dig den största utvecklingspotentialen. Du behöver kanske aldrig byta den om Du inte tänker tävla. Om Du är medveten om att Din förmåga är mera begränsad och Du vill ha det mest lättflugna är flera hängglidare ur generation 4 bra val. Dessa vingar är troligen också något billigare och kanske ett bättre val om plånboken är tunn.

De hängglidare som finns i större antal är ofta lättare att få reservdelar till. Behöver Du mer än bygelben kan det bli besvärligt med vissa typer. Det är naturligtvis lättare om den som säljer reservdelar finns på orten.

Expertsammanställning

Den presenterade sammanställningen är ett resultat av ca 20 instruktörers samlade erfarenheter. Grundlistan och klassindelningen gjordes på senaste repetitionskursen för instruktörer. Listan har sedan kompletterats med uppgifter från ytterligare instruktörer och återförsäljare.

Priser

Det skulle lätt bli missvisande om riktvärden för priser gavs. Prisnivån på begagnade hängglidare varierar beroende på om marknaden är mättad eller om det råder brist. Under förutsättning att hängglidaren är fullt OK avgör utseendet. Är den mycket flugen? Finns skavanker på seglet? Är fodralet snyggt och helt? Hur är färgkombinationen? Var finns hängglidaren? Kan man lita på säljaren? Hur gammal är vingen? Vissa typer har funnits ganska länge på marknaden utan att förändras märkbart.

Bra köp av begagnat hamnar ofta i intervallet 7-12000 kr. I övrigt gäller att använda gamla erfarenheter från bilköp. Den som kan mindre blir lättare lurad. Om Din instruktör är seriös (vilket de flesta här i Sverige är) är han en bra rådgivare. Därmed inte sagt att Du får samma råd från alla instruktörer. Det finns delade meningar hos denna kategori. Helt fel hamnar Du troligen inte.

Generationerna

Vi talar om ett antal generationer bland hängglidarna. I princip har generationerna tillkommit i nummerordning. Gränserna är ibland svåra att dra. De enda nu acceptabla generationerna utom för grundskolning är 4 och 5. Hängglidare från båda generationerna tillverkas fortfarande. Flera nyare typer ur generation 4 har bättre prestanda än tidiga hängglidare ur generation 5.

Generation 1 var de första s k standardvingarna. Dessa flyger som strykjärn och är direkt farliga.

Generation 2 var en utveckling mot klart bättre prestanda. Ett fåtal typer har överlevt som skolvingar och kan fortsätta att fungera som sådana. Något köp för nybörjare är otänkbart. De flesta hängglidarna ur denna generation är farliga då de inte kan tas ur en brant dykning (luffing).

Generation 3. Denna generation var experimentens generation. Extrema former och förhållandevis hyfsade prestanda åstadkoms. Många typer är direkt farliga. Utvecklade och bra skolvingar för grundskolning tillhör dock denna generation och tillverkas fortfarande. Generationen kännetecknas av fast korsbom raka lattor och inget dubbelsegel. Köp inte ur denna generation. Om Du har en, släng den!

Generation 4. Här hittar vi många fina mellanstadievingar

som är lämpliga för nybörjare. Men det finns också äldre och direkt farliga modeller. Vissa äldre modeller är också svårflugna. Exemplar från en del bra hängglidartyper kan vara så gamla att de är utflugna. Seglet har mist sin spänst. Hängglidaren kan då vara mindre lämplig. Generationen kännetecknas av ca 30 % dubbelsegel, profilerade lattor och öppet liggande korsbom. Hängglidaren skall vara försedd med lufflinor om Du skall köpa den.

Generation 5. Denna generation har nu funnits på marknaden i mer än dussinet år och innehåller i sig en stor variation i prestanda och handling. Gemensamt för generationen är mycket dubbelsegel och inbyggd korsbom. Denna är ofta flytande. Många hängglidare inom denna generation är för svårflugna för att alls kunna flygas av nybörjare. Andra är mycket lämpliga och direkt tillverkade som mellanstadievinge för oerfarna piloter. Många anser att flera mer avancerade hängglidare ur denna generation även kan flygas av nybörjare. Så är tänkbart men då krävs en omfattande och lång handledning genom nybörjarstadiet. Flygförhållandena måste också vara lämpliga. Köp bara en avancerad hängglidare om klubben med sina instruktörer garanterar Dig omfattande stöd under lång tid. I vår lista finns dessa avancerade hängglidartyper inte med som rekommenderat köp. Här krävs personlig vägledning från dem som sedan skall hjälpa Dig.

Slutligt råd

Köp så god kvalitet som kassan medger. Hängglidaren skall ha profilerade lattor och lufflinor. Håll Dig till listan men tag experthjälp.

Välj rätt storlek. Idealet är att ligga mitt i hängglidarens viktområde. Oftast är det sedan bättre att Din vikt är i det övre området än i det nedre. En stor vinge blir tyngre att manövrera och vindhastigheten kan inte vara så hög.

Hängglidarens egenvikt kan ha stor betydelse. Orkar Du bära en tung vinge? Skall Du bära mycket eller finns bilen alltid med till start- och landningsplats?

Välj hängglidare efter Din förmåga att flyga. Du skall utvecklas. Det gör Du bara om Du klarar att "flyga" inte bara glida ner under idealiska förhållanden. Det är billiga lärpengar att först köpa något lämpligt för nybörjare och sedan byta upp sig.

Listan

Listan över hängglidare lämpliga för nybörjare är indelad i följande bedömningsgrader.

- **Mycket bra - Utveckling.**
  Hit räknar vi de hängglidare som bedöms mycket bra flygmässigt och som, genom att de tillhör generation 5, ger piloten stora utvecklingsmöjligheter även på sikt.
- **Mycket bra - Begränsad utveckling**
  Hängglidare som bedöms mycket bra flygmässigt men som, genom att de tillhör generation 4, ger piloten begränsade utvecklingsmöjligheter på sikt.
- **Bra**
  Dessa hängglidare är fullt lämpliga för nybörjare. De kan dock ha mindre begränsningar eller nackdelar.
- **Godtagbar**
  Äldre typer av hängglidare ur generation 4 som är fullt acceptabla men som ändå har begränsningar i någon form.

CFX är förkortning för Concealed Floating Cross Tube (dold flytande korsbom).

Fabrikat Typ	Generation	Bedömning	Information
Aerial Arts			
Clubman CFX	5	Mycket bra - utveckling	Låg vikt. Finns i ett antal i Sverige. Säljs inte som ny längre. Har funnits rätt länge. Reservdelar genom Umeå Hängflygskola (090-126010), ALFAC AB (0970-10001)
Airwave			
Calypso	5	Mycket bra - utveckling	Finns ett antal i Sverige. Säljs fortfarande. Har funnits rätt länge. Nytt och reservdelar genom AF Air 042-127282)
Apco Aviation			
Nimbus Light DS	5	Mycket bra - utveckling	Finns i stort antal i Sverige. Har funnits några år. Säljs fortfarande. Nytt och reservdelar genom Petersons Sport AB (0515-11121) samt återförsäljare på olika platser i landet.
Nimbus Light II	4	Mycket bra - begr utv	Finns i ett antal i Sverige. Har funnits några år. Säljs fortfarande. Nytt och reservdelar (se ovan)

Fabrikat Typ	Gene- ration	Bedömning	Information
Avian			
Elan	5	Mycket bra - utveckling	Relativt ny vinge. I princip en utvecklad Clubman (går även under namnet Clubman Elan). Nytt och reservdelar genom Umeå Hängflygskola (090-126010)
Enterprise U.K.			
Enterprise	4	Godtagbar	Finns ett antal i landet. Har funnits i ett antal år. Ingen nytillverkning. Kräver noggrann trimning för att vara bra. Svårbogserad. Kräver ordentlig handledning. Reservdelar genom Urban Lind (060-566008)
Firebird			
Uno	4	Mycket bra - begr utv	Mycket få i landet. Har funnits relativt kort tid. Nytt och reservdelar genom Wicander (0752-38972)
GoldMarque			
Gyr	4	Godtagbar	Fåtal i landet. Tung. Begr prestanda men flyger bra. Tillverkas inte längre. Ingen återförsäljare.
Hiway			
Vision	5	Bra	Begränsat antal i landet. Har funnits ett antal år. Tung. Ingen återförsäljare.
La Mouette			
Atlas	4	Mycket bra - begr utv	Bedömningen gäller nyare vingar. Atlas finns i stort antal i landet. Tillverkas fortfarande. Nytt och reservdelar genom AFAIR (042-127282), Dahlberg (0961-10850), Wicander (0752-38972)
Atlas	4	Bra, godtagb, olämpl	Bedömningen gäller äldre Atlas som kan ha mycket varierande standard. I övrigt se ovan.
Sphinx	4	Mycket bra - begr utv	Några i landet? Tillverkas fortfarande. Nytt och reservdelar se ovan.
Moyes			
Mega 2	4	Godtagbar	Finns ett antal i landet. Börjar nu bli ålderstigen. Har häftig stall. Reservdelar Jensen Aero (0250-43763), AFAIR (042-127282),
Mars	4	Mycket bra - begr utv	Finns ett antal i landet. Tillverkas fortfarande. Nytt och reservdelar se ovan.
Polaris			
Delta	4	Mycket bra - begr utv	Fåtal i landet. Tillverkas inte längre. Reservdelar Göransson (0322-23722)
Touring	5	Mycket bra - utveckling	Finns några i landet. Reservdelar se ovan.
Skyhook			
Gipsy S.S.	4	Mycket bra - begr utv	Någon i landet? Tillverkas fortfarande? Låg vikt. Reservdelar i landet?
Gipsy CFX	5	Mycket bra - utveckling	Någon i landet? Tillverkas fortfarande? Låg vikt. Reservdelar i landet?
Skytrack			
Gyro	4	Mycket bra - begr utv	Fåtal i landet. Reservdelar Skysport (0647-51186)
Thalhofer			
Joker	4	Mycket bra - begr utv	Ny vinge. Begränsat antal i landet. Nytt och reservdelar Airzone (031-409536), Adventureland (0960-13860).

Fabrikat Typ	Gene- ration	Bedömning	Information
Tecma Medium	4	Mycket bra - begr utv	Har funnits ett antal år. Många i Sverige. Tillverkas fortfarande. Har mycket låg "bästa fart" på gott och ont. Nytt och reservdelar genom AF Air (042-127282), Hammars Hängflygskola (0411-22544),
Nuage	5	Mycket bra - utveckling	Ny vinge. Begränsat antal i Sverige. Nytt och reservdelar se ovan.

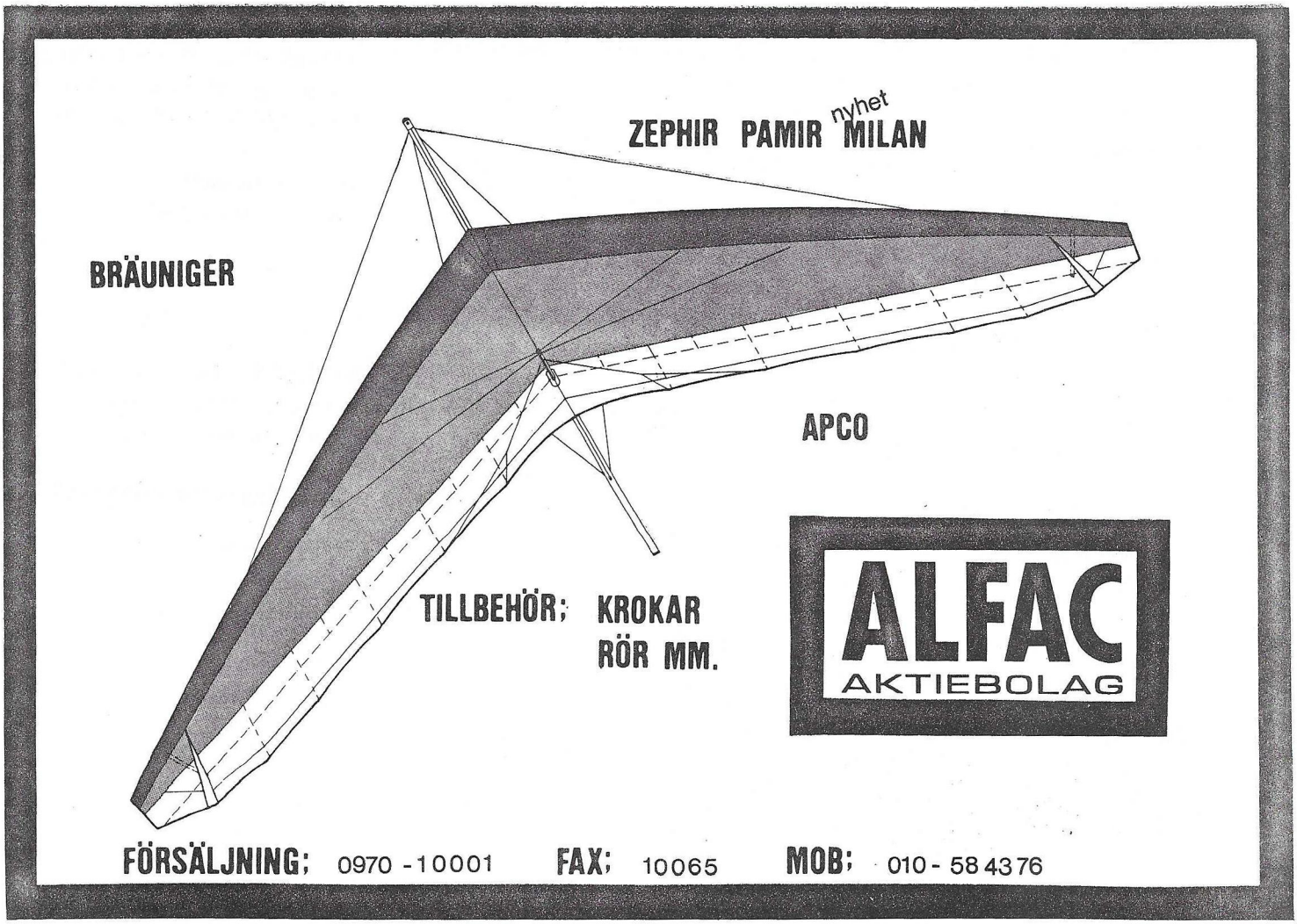
Forts från sid 3

haft problem som nu till stor del lösts genom Stockholmsklubbarnas gemensamma Salafält. Vi hoppas att den succen kan fortsätta och "inträffa" på flera platser. Faktum är att man idag som gäst kan besöka ca 5-6 klubbar i södra Sverige och deltaga i bogserverksamhet. Det är ingen dålig utveckling.

Vad skall vi hoppas särskilt på 1992? Ett antal läger och kurser för nybörjare, tillräckligt med rankingtävlingar, SM och DM genomförs, flygbogsereing startas upp på flera platser, utbildningssystemet hittar sina rätta former. Detta var exempel på sådant som ligger mig särskilt varmt om hjärtat.

Det är ju trendernas tid. Låt oss hoppas att vi kan hjälpas åt att fortsätta utveckla nuvarande positiva trend inom hängflyget.

Rolf Björkman



Distansliga 1992

Nu är det dags igen för en ny spännande XC-liga. Den har blivit bättre för varje år, förhoppningsvis även kommande säsong.

Vi anammar i huvudsak samma regler som ifjol. I princip alla har tyckt att dessa fungerat och varit rättvisa. Lite [illegible] ringar dock på fotoproceduren vid O & R och triangel - se "Fotoverifiering".

Gamla mästare:
1987 Folke Wikberg
1988 Anders Andersson
1989 Håkan Sundin
1990 Folke Wikberg
1991 Peter Wicander
1992 ??????????????
Du har chansen - lycka till !

Allmänna regler

1. Start skall ske inom landets gränser.
2. All flygning skall ske enligt BCL.
3. Alla startsätt får användas. (Vid bogsering av något slag räknas release-platsen som startställe).
4. Flygningar gjorda på godkända heat i rankingtävlingar godkänns ej.
5. De fyra mest poänggivande flygningarna under perioden 15/3-30/9 räknas.
6. Vinnare blir den som har flest poäng totalt på fyra flygningar.
7. Alla uppgifter skall lämnas på heder och samvete.

Speciella regler

***Öppen distans**
1. Distans mäts i rät linje från start till landning.
2. Minsta distans = 10 km.
3. Flygpoäng = flygsträcka i km.

***Out & Return**
1. Mål lägges max 4 km från start.
2. Distans mäts i rät linje mellan punkterna start-brytpunkt-mål.
3. Minsta distans = 15 km.
4. Flygpoäng = 1.5 ggr flygsträcka i km.
5. Foto krävs (se nedan).

***Triangelbana:**
1. Mål lägges max 4 km från start.
2. Kortaste "benet" i triangeln måste uppgå till minst 28 % av sidornas totala längd.
3. Distans mäts i rät linje mellan punkterna start - brytpunkt 1 - brytpunkt 2 - mål.
4. Minsta distans = 20 km.
5. Flygpoäng = 2.0 ggr flygsträcka i km.
6. Foto krävs (se nedan).

Fotoverifiering

(gäller ej öppen distans)
1. Flygfototillstånd finns. Hängflygsektionen har ett generellt tillstånd för tävling och distansliga.
2. Använd vanlig negativ färgfilm Kameran skall ha databakstycke med timmar och minuter.
3. Skriv med feta bokstäver på ett papper: Datum, namn, klubb samt "dagens uppgift": t ex "Åreskutan - bron i Järpen - Draklanda
4. Fota papperet på läsbart håll innan start.
5. Fota brytpunkter enligt FAI:s bestämmelser samt landning.
6. Tag ut filmen och sänd den hel (oframkallad på rulle) tillsammans med XC-rapporten.

Rutiner

1. Fjolårets deltagare samt klubbordföranden erhåller under mars månad blanketter att dela ut för XC-rapportering.

Rapportering

1. Fyll i XC-rapporten fullständigt.
2. Sänd rapporten senast 10 dagar efter flugen distans till:
   Hasse Johansson
   Håkmark 254
   905 91 UMEÅ (090/383 28)

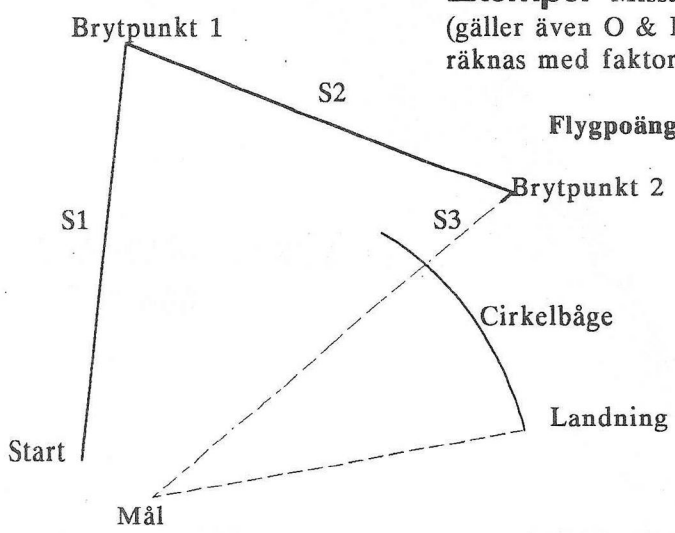
Förtydligande

1. Alla piloter deltar gratis.
2. Sent inkommen rapport godkänns ej.
3. "Missad" O & R samt triangelflygning ger fina tröstpoäng enligt öppen distans. Se figur.

Hasse Johansson
Ansvarig XC-ligan

Exempel "Missad" triangel (gäller även O & R). Poäng räknas med faktorn 1,0

Flygpoäng=S1+S2+S3



Utbildningssystemet nu i drift

Vårt nya utbildningssystem har kommit igång. Naturligtvis har vi inte väntat oss att det skall ske helt smärtfritt. Några smärre barnsjukdomar får vi räkna med. Det tar tid innan alla nyckelpersoner kan systemet.

Var och en fick under januari ett paket med ny utgåva av "Samlade bestämmelser för hängflygning", Elevkort och ansökningsblankett. Dessutom medsändes en utförlig instruktion för övergång till nytt system.

Att det finns ett motstånd mot "ordet" kan man lätt konstatera. Många frågor har ställts till mig. Ansökningar om licens har gjorts felaktigt, även från instruktörer. Klubbordföranden har skrivit på även om ansökan varit felaktig. Allt detta visar att man inte orkat sätta sig in i systemet. Gliringar i en och annan skrift har inte heller undgått mig.

Nu gäller det emellertid övergången från ett tidigare system till ett nytt. Efterhand löser sig alla problem i samband därmed. Sedan kommer en enklare fas, nämligen att underhålla det nya. Både instruktörer och klubbordföranden lär sig hur det skall vara. För dem som via utbildning nu går in i systemet och för dem som vid kommande årsskifte skall förnya sin licens ser jag inga problem. Då borde det vara lätthanterligt.

Så till de "små övergångsproblemen".

Ansökningsblankettens rutor för behörigheter är något otydlig placerade. Det är svårt att se i vilken ruta man skall sätta X. Blanketten kommer att göras om så att den blir mera lättläst.

Elevkortet tycker många är besvärligt att få ifyllt och det upplevs besvärligt att det går med i hela ansökningsproceduren. Det bör observeras att det bara är nu vid övergången som det här problemet uppstår. I framtiden sänds det ju bara in vid årsskiftet om man erhållit tilläggsutbilding under året. Vi vill göra övergången seriös. Instruktör skall intyga riktigheten av det som står på kortet. Klubbordföranden skall i klubbens register kunna föra in alla behörigheter och ha uppföljning på klubbens medlemmar. FSF skall kunna kontrollera att rätt behörighet delas ut. Även på FSF sker en uppföljning i register så att all information lätt kan tas fram när den behövs. Det är också naturligt att ansökan och Elevkort följs åt hela vägen och slutligen når den enskilde igen tillsammans med licensen.

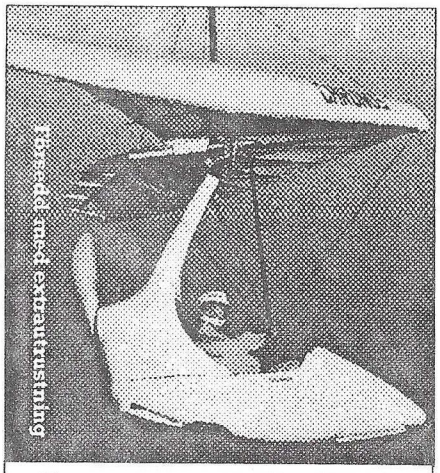
Tiden! Tryckningen av material tog längre tid än beräknat. Allt var klart från min sida första veckan i november och det var min förhoppning att allt skulle nå alla medlemmar till 1 december. Nu tog det en bra bit in på det nya året. Det gjorde att en del som hade bråttom att få sin licens inför nyåret fick den gamla förnyad. **Vad som än står på denna licens så är den bara giltig mars månad ut.**

Det är lätt att förstå att det kan ta lite tid att få ut licensen så här i början. Nu bör kön vara avklarad men i februari var det kämpigt. Jag hoppas alla som väntat haft överseende. Från och med nu skall all hantering av nya licenser kunna göras på normal tid. Vid nästa förnyelsevåg vid nyår är maskineriet uppoljat och allt kommer att flyta mycket lättare än tidigare år. Ett av det nya systemets fördelar är trots allt att det är lättare att både hantera och administrera när det väl är igång.

Just nu jobbar jag tillsammans med ett flertal instruktörer att få fram utbildningsplaner och prov. Det kommer att bli en avsevärd hjälp för alla våra instruktörer att med utbildningsplanerna som grund kunna ge rätt utbildning på rätt sätt.

Förhoppningsvis är det mesta av arbetet klart innan sommaren. Ännu saknar jag dock underlag från några instruktörer med uppgifter att biträda i arbetet.

Rolf Björkman



COSMOS
CHRONOS

Span	10,6 m
Segelyta	14 m²
Nosvinkel	130°
Dubbelsegel	75%
Segelmaterial	Trilam
Stallhastighet	45 km/h
Maxhastighet	130 km/h
Marschhastighet	85 km/h
Max belastning	+6 -4 g
Sjunk utan motor	2 m/s
Motoralternativ	41–64 Hk

Utrustningsalternativ
- Flygbogsering
- Flottörer
- Skidor
- Flygbesprutning
- Kåpor
- Raketskärm

Flyginstrumentalternativ
- Hastighetsmätare
- Kompass
- Höjdmätare
- Variometer
- Motortemperatur

Pris
från 60.000:– registrerad och flygklar i Sverige.

För mer info!
Ring 042-12 72 82
eller faxa 042-20 19 80
eller skicka brev/vykort till

Johan Frank
Helmfeltsgatan 8
254 40 HELSINGBORG

K4
K3
K2
SIX
CALYPSO
BOOMERANG
MEDIUM
042-12 72 82

Om tävlingar

Rankinglistan

Nu verkar det äntligen som om vi fått en fungerande rankinglista! Redan vid årsskiftet skickade Mats Karlsson och jag ut en preliminär lista till klubbarna. Sedan dess har synpunkter och kritik strömmat in från olika håll. Speciellt Svenne Lindén har varit aktiv, vilket dock bör ses som ett uttryck för tristess snarare än för insikt och kreativitet. Bortsett från ett antal felaktiga ingångsvärden har faktorn för deltagargraden ändrats så att ett högt deltagande i större utsträckning än tidigare premieras.

För att vi i fortsättningen skall kunna hålla listan aktuell är det mycket viktigt att piloter som deltar i t ex internationella tävlingar direkt efter tävlingen sänder resultatet inklusive distanser till Mats Karlsson. Samma sak gäller naturligtvis XC-ligan, men resultaten från denna sänds i vanlig ordning till Hasse Johansson. Observera att XC-ligan tilldelats ett högt värde (bl a beroende på de långa distanserna) vilket gör att piloter som inte flugit XC kommer att få problem med att komma med i landslaget.

Ny regel bort igen

I Hypoxia nr 38 (sid 5) införde jag en regel som innebar att en pilot som inte tillryggalagt någon sträcka inte ansågs ha startat i heatet. Syftet med denna regel var att "försäkra" tävlingsdeltagarna mot t ex dålig bogserkapacitet. Det har sedan dess arrangerats ett antal bogsertävlingar, samtliga med mycket god kapacitet, varför det känns angeläget att slopa denna regel. I fortsättningen räknas sålunda alla i tävlingen registrerade piloter med i rankinglistan, givetvis under förutsättning att heatet är giltigt. Undantag från regeln kan göras för piloter med giltigt förfall, t ex sjukdom eller materielskada.

Ranking i Skåne

Skånes DFK arrangerar en rankingtävling 2-5 juli på Ljungbyhed med omnejd. Om trikebogsering blir godkänd under våren kommer sådan att användas. Man kommer emellertid även att förbereda för markbogsering och vinsch.

SM i Åre v 21

SM på Sala är inställt antingen av ekonomiska skäl eller pga personalbrist. Det är i skrivande stund inte helt klart, men SM kommer istället förmodligen att arrangeras i Åre av Sundsvallsklubben under vecka 21. Under förutsättning att tävlingen inte ställs in kommer klubbarna att informeras genom utskick.

Observera at det finns gott om internationella tävlingar i år. För information, se Cross Country och Drachenflieger.

FEX

Nordiska mästerskapen genomförs enligt följande:

Plasten blir Jämi flygfält i SW Finland. Jämi är ett gammalt segelflygcentrum från 1930-talet som idag inte är alltför belastat (kan jämföras med Ålleberg). Rum och mat finns tillgängligt i en klubblokal intill landningsbanan.

Startförfarandet blir trikebogsering om tillstånd ges från det finska luftfartsmyndigheterna. Alternativet är bilbogsering.

Lagen från varje nordiskt land består av 5 piloter.

Program:	månd 6-9.7.92	Inofficiell träning
	10.7.92	Officiell träning
	11-18.7.92	Tävlingsdagar
	sönd 19.7.92	Reservdag

Rankinglistan

Den slutliga (???) rankinglistan efter 1991 års verksamhet kan nu presenteras. Den kom per telefax i sista stund före pressläggning. Därför kan den vara behäftade med en del fel. Under förutsättning att listan som kom var korrekt varnar jag för att jag kan ha skrivit av listan fel. Den var delvis otydlig och saknade å, ä och ö eftersom Mats Karlsson numera finns i England, där man ju som bekant har flera ord men färre bokstäver än vi. Tillsammans med Sven Lindén har jag (red) gissat klubbtillhörigheten. Vi kan ha gissat fel. I ett antal fall visste vi inte alls.

Rankingpoängen kommer ut av en mycket komplicerad formel som tidigare presenterats i Hypoxia. I princip leder formeln fram till Prestationspoäng och Deltagargrad som sedan i sin tur slutligt vägs samman. Alla dessa siffror är inte medtagna. Tala med Sven om Du vill veta hur Du får fram detaljer.

Man bör observera att tidigare års deltagande i tävlingar har givit poäng. Därför kan man stå på listan trots att man kanske inte deltagit i någon tävling på två år.

Plac	Namn	Klubb	Rankp
1	**Sundin Håkan**	**Sundsv**	**759**
2	Wicander Peter	Lidingö	699
3	Romson Mats	Lidingö	697
4	Wikberg Folke	Åre	690
5	Andersson Anders	Sundsv	617
6	Norberg Kenneth	Sundsv	611
7	Karlsson Mats	Skåne	570
8	Wredendahl Anders	Dundret	528
9	Elmersson Robert	Ikaros	527
10	Fex Fredrik	Skåne	523
11	Hedström Andreas	Åre	519
12	Kroglund Björn	Lidingö	500
13	Lind Urban	Sundsv	484
14	Åstrand Jörgen	Skåne	481
15	Göransson Flemming	Vårgårda	476
16	,Hugosson Roland	Lidingö	472
17	Dahlquist Johan	Lidingö	455
18	Pettersson Thomas	Ikaros	444
19	Kärrman Bo	Albatross	444
20	Jensen Kent	Dalarna	424
21	Trotsman Per	Skåne	418
22	Lindén Sven	Lidingö	382
23	Rasmussen Johan	Lidingö	381
24	Isaksson Lennart	Ikaros	369
25	Lind Lars	Sundsv	365
26	Paulsson Mats	Lidingö	344
27	Liss Göran	Sundsv	344
28	Olofsson Urban	Dundret	339
29	Colliander Björn	Scotten	320
30	Hopfgarten Annika	Umeå	320
31	Nietlisbach Peter	Åre	297
32	Johansson Hasse	Umeå	292
33	Vinge Kristoffer	Lidingö	283
34	Remer Gunnar	Friflygarna	273
35	Åberg Johan	?	261
36	Håkansson L	Lidingö	251
37	Karlsson Tor Leif	Dundret	251
38	Hedström Lars	Åre	240

Plac	Namn	Klubb	Rankp
39	Stenlund A	?	235
40	Oscarsson L	?	223
41	Johansson Leif	?	214
42	Karlsson B	?	202
43	Pettersson Roland	?	201
44	Pettersson M	?	198
45	Gustavsson M	?	195
46	Andersson Tommy	Ikaros	184
47	Hoynala Daniel	Dundret	182
48	Willners Erik	Åre	182
49	Viklund Peter	Lidingö	181
50	Dahlén Peter	Lidingö	174
51	Johansson Mats	Ikaros	174
52	Olsson Tord	Örebro	165
53	Andersson K	?	163
54	Seimelä Raumo	Lidingö	160
55	Gustafsson Anders	?	155
56	Olsson Sven	Åre	153
57	Drago Per	Scotten	152
58	Hook Bengt	Örebro	138
59	Karlsson Håkan	Umeå	134
60	Folkesson Tommy	Ikaros	119
61	Olsson Tomas	?	118
62	Olsson Annika	Lidingö	114
63	Hoynala M	?	108
64	Andersson Micke	Sundsv	107
65	Ericsson Lars	?	105
66	Karlsson Ingemar	Åre	104
67	Åsberg Leif	?	101
68	Axberg Conny	Örebro	101
69	Ahlstrand B	?	101
70	Helin L	?	099
71	Lidström Hans	Scotten	094
72	Fernström	Mats	79
73	Enarsson Anders	Ikaros	065
74	Wikberg Björn	Albatross	059
75	Engström Michael	Lidingö	039

Ranking och DM Övre Norra

Friflygarna med hjälp arrangerar rankingtävling och DM Övre Norra tors 23 juli - sönd 26 juli. Plasen blir flygplatsen vid Storberg, Arvidsjaur. Bogsering gäller.

Välkomna!

Redovisning av FSF/H kassör, Hasse Johansson

Intäkter	Resultat 91
Medlemsavgifter	87 100
RF-bidrag, ordinarie	46 000
" , kurser	8 880
Licensavgifter	147 671
SM-avgifter	18 860
Träningsläger	145 500
Kursavgifter	3 800
Försäljning	2 140
Sponsormedel	2 500
Annonser Hypoxia	12 000
Övriga intäkter	4 002
Summa intäkter	**478 453**
Kostnader	
Kurser	4 200
Konferenser	1 260
Distansligan	1 043
VM-tävlingar	95 494
NM-tävlingar	20 879
SM-tävlingar	25 641
Träningsläger	157 550
PR/Information	8 185
Hypoxia	56 000
Materiel	585
Administrativa kostnader	3 618
Försäkringsavgifter	17 500
Sektionsstyrelsen	23 348
KSAK-avgift	30 300
Övriga kostnader	1 845
Summa kostnader	**447 448**
Årets resultat-överskott:	**31 005**
Insättes på "tävlingsfond"	31 005
Saldo tävl.fond 920205	80 159
"Magnussonfond"	51 000

Hasse Johansson, kassör FSF/H

Intäkter	Budget 92
Medlemsavgifter	99 000
RF-bidrag	50 000
Licensavgifter	143 000
Kursavgifter	30 000
Försäljning	2 000
Annonser Hypoxia	15 000
Övriga intäkter	1 000
Summa intäkter	**340 000**
Kostnader	
Kurser	30 000
Säkerhetskonferens	15 000
Nordisk konferens	4 000
Distansligan	1 000
EM-tävlingar	39 000
Övriga tävlingar	39 000
Träningsläger-nyb./vid.utb.	23 000
PR/Information	15 000
Hypoxia	60 000
Utbildningsbestämmelser -tryck och distribution	25 000
Administrativa kostnader	4 000
Försäkringsavgifter	19 000
Sektionsstyrelsen	27 000
KSAK-avgift	38 000
Övriga kostnader	1 000
Summa kostnader	**340 000**

Observera att skillnaden mellan åren i huvudsak beror på träningslägret och vissa tävlingar 1991 som gav både inkomst och kostnader. Motsvarande kommer att inträffa 1992 men budgeteras inte. Kurser följer samma princip och har budgeterats. KSAK-avgiften har höjts. (Red anm)

PRELIMINÄR

Rapport från styrelsemöte

,FSF/H styrelse har haft ett möte sedan förra Hypoxia kom ut. Detta liksom övriga under året hölls i form av telefonkonferens för att spara pengar och restid. Genom att dessa möten då kan hållas på vardagskvällar sparar den enskilde styrelsemedlemmen värdefull helgtid att i stället utnyttjas för familj eller hängflyg. Så här års är läget relativt lugnt. Det är därför inte så många punkter från mötet som är av allmänt intresse.

Läget beträffande rankinglistan diskuterades. Hoppet finns att Mats Karlsson skulle kunna ta fram en slutligt accepterad lista. Det beslutades att man skulle göra laguttagning till sommarens internationella tävlingar på styrelsemöte 4 maj.

Olycksstatistik skall sammanställas en gång per år efter samma principer som Haverikommissionen använder.

Alla piloter med Pilotlicens är från och med 1992 godkända att vara observatörer för att bestyrka officiella rekord i enlighet med FAI Sporting Code.

Ett förslag har lämnats till styrelsen att bilda en Aerobatic-grupp som PR-grupp med möjligheter till subventioner. Detta förslag bordlades men diskussionen resulterade i att man enades om att hela PR-ansvaret skall ses över och förbättras. Anders Andersson utsågs att i kontakt med Håkan Sundin informera om riskerna med avancerad flygning. BCL-T talar om begränsad avancerad flygning, som i vissa fall får genomföras. Detta klarläggs av Rolf.

Sektionen håller ytterligare ett styrelsemöte före årsmötet. Syftet med detta är i första hand att förbereda styrelsens förslag till beslut på insända motioner. I kallelsen till detta möte fanns en motion.

Rolf Björkman

Säljes

Airwave Calypso -91, 15 kvm, speedbar, fyra färger. Vingen är helt ny och säljs billigt. Christer, 0413-115 14 kväll, 010-98 42 99 dag.

Ny **Magic Kiss Full Race 154**, fin drake, 2 extra bygelben, 18500 kr. **La Mouette Hermes** 14, 1988, ca 80 tim, 2 extra bygelben, 9500 kr. Ny **räddningsskärm till drake**, amerikansk, (inkl porto) 2900 kr. Tel kvällar 042-14 13 71.

Magic IV Full Race 166, röd/gul/vit. Patric Sjöström, 031-81 43 97.

Foil 150B Kevlar Racer -89, pilotikrokarvikt 60-80 kg. Kent Gustafson, 0520-846 52, 348 73, 031-20 13 96.

Tecma Colt 15, ljusblå/rosa, billigt. **Skyhook Gipsy 155**, röd/vit, 6500 kr. **Avian Amour 139**, grön/gul/vit. **Sele Airwave Race** 180 cm, gul, billigt vid snabb aff. Dennis, 090-12 60 10.

Tecma Colt 14, billigt. **Polaris Delta Super 16**, som ny, 11000 kr. Flemming, 0322-237 22.

Kiss Mylar -90, endast 14500 kr. Björn Kroglund, 08-645 20 47 kvällar.

Magic Kiss 154 Mylar II, Håkan Sundin, 060-55 22 87.

Tecma Medium 17, mellanstadiev. **Air Bulle** stirrupsele. **Protec** hjälm. **Utrustning** för transport av drake (takr, stege, remmar). Prisidé 10000 kr för hela paketet. 046-11 87 47.

Enterprise Utility, mellantadiev. **Intergralsele**. Jacob 0756-447 64 kväll.

Tecma Medium 13 i mkt gott skick, 10000 kr. **Air Bulle** stirrupsele med fallskärmsficka, 1100 kr (1000 kr vid köp av båda). Teresa Johansson, 042-14 08 08 el 18 51 30.

Tecma Medium -90, 17 kvm, speedbar, extra bygelb, vitt segel, blå underkant, gul framk, 10500 kr. Heikki, 046-11 89 17.

Apco Light 180 -90, fin mellanstadiev. Ingemar, 0647-325 75.

Santana 165, lättflugen högprest, ca 6 flygt, 2 extra bygelb, aerodynam hjul, 12500 kr. Lennart Thor, 033-20 00 24, 16 92 00 ank 366 arb.

Ace 160 -87, gul/vit, styrservo i 2-led, bra skick, 7000 kr. Bosse 019-24 60 31.

Magic IV 166, 9000 kr. ev byte mot mellanstadiev. Tommy Kjellgren, 0502-146 18.

Rumuor 13,5 -90. Robert Elmersson, 0500-501 60, 755 28.

Apco Light, grön/vit, 20 flygt, bra skick, 4 extra bygelb. Erik Westlund, 84 47 98.

Solar Wings **Ace 160**, vit, 8000 kr. **Intergralsele Apco** svart/gul, 170-190 cm m skärm, 4000 kr. Instrument **Wasmer Komb**, 2000 kr. **Bogserreleaser Koch**, 500 kr. Allt för 13500 kr. Tomas Carlsson, 0500-346 13, 102 66 arb.

Zefir 88, mycket bra skick, 10 flygt, 13000 kr. **Scorpio sele m räddnskärm**. 3000 kr. **Vario Afro Cumulus**, 2500 kr. 0970-304 28.

Nimbus DS Light 180, 2 st nyaste utf: speedb, prof kingp o bygelb, mylarframk, nya. **Rumour 1**, 14,5 kvm, ca 60 flygt, mycket bra skick, 15000 kr. **Rumour 2**, 14 kvm, ca 10 flygt, ny, perf skick. **Wills Wing AT 145**, fantastisk fart och handl, ny. **Ace RX**, 2 st 50 resp 30 flygt, fina färger, 6000 kr/st. **Magic IV Full Race 166. Moyes Mars 190**, speedbar, extra bygelb. **Enterprise**, mellanstadiev, 5000 kr. Sele **Apco Jet Stream**, ny, small. Andreas, 0647-511 86, 010-55 90 89.

Typhoon S4, högprest. **Sele m skärm. Vario. Hjälm o div.** Allt för 10000 kr. Disk vid snabb aff. Kari, 0753-828 79.

Nimbus DS, 17 kvm, 70 % dubbels, 3 snygga färger, mylarframk, 16 flygt, mycket bra skick, 11000 kr. Arne, 0583-123 93.

Tecma Medium, mellanstadiev, obetydl anv. **Air stirrupsele. Hjälm**. Allt 9500 kr. Torbjörn, 031-82 86 44.

Hermes 15 -88, Röd/gul/rosa, extra bygelb o vingrör. **Keller sport** intergralsele, blå. Rauno, 016-245 51.

Ace 160, 9000 kr. Hasse Johansson, 010-61 19 50, 090-383 28.

Köpes

Magic IV i bra skick. Erik Westlund, 84 47 98.

Flygradio. Flemming, 0322-237 22.

Mellanstadievingar, intergralselar, skärmar, gamla selar för skolning. Rolf, 08-739 39 70.

Viktigt!

Samlade föreskrifter..

Den sista ändringen har nummer 5. Då den innebar en stor förändring både av utbildnings- och licensbestämmelser och luftrumsbestämmelser gavs en helt ny utgåva ut. Alla medlemmar i klubbar har erhållit ett eget exemplar. Om Du inte fick något beror detta på att Du eller klubben inte skött adressregistret hos FSF. Kontakta i så fall en instruktör som kan ge eller sälja ett ex till Dig. Instruktörer köper dessa inklusive Elevkort och ansökningsblankett för 10 kr/st. Alla elever som påbörjar hängflygutbildning **skall** erhålla detta kompendium av sin instruktör.

EM 92

Detta är en artikel skriven av Jon Valen-Sendstad, Meet Director för EM 1992 i Norge och fritt översatt från engelska av redaktören.

Under tiden 27 maj till 11 juni 1992 står Vågå i Norge som värd för Europamästerskapen i hängflygning. Vågå är en väl känd ort för nordiska piloter och för många andra runt om i världen för dess fina klimat och utomordentliga flygförhållanden.

Vågå ligger cirka 320 km norr om Oslo och 130 km norr om Lillehammer i en sidodal till Gudbrandsdalen. Lättast är det att komma dit med bil via E6 från Oslo. Runt Vågå är området i huvudsak präglat av jordbruk med åkermark både i dalarna och på kullar och berg. Där finns bra landningsmöjligheter längs alla flygrutter som normalt används. Hämtningstransporter är lätta att arrangera eftersom rutterna följer dalarna där också huvudvägarna går.

Flygställena vid och runt Vågå är många och ger möjligheter till start i de flesta vindriktningar. Mest använda är Vole och Salknappen strax ovanför byn Vågåmo. Dessa utgör National Hanggliding Center i Norge och var området för såväl 1985 års EM som ett antal norska och nordiska mästerskap. Landningsplatsen för Vole och Salknappen är Sörem som ligger nära byns centrum och är idealisk för sitt ändamål. Också glidskärmar får landa på huvudlandningsplatsen efter start på Vole.

Vid huvudlandningsplatsen pågår bygget av ett nytt hus som kommer att bli servicecentrum för National Hanggliding Center. Denna byggnad beräknas vara klar till EM och då fungera som Högkvarter, där också alla ceremonier och all service lokaliseras.

Vid sidan om Vole och Salknappen erbjuder distriktet en mängd startplatser. Många av dem kommer att användas under mästerskapen under kvalificeringsheaten. Med stor sannolikhet kommer starterna vid Raubergstulen, Juvasshö och Bismo att användas. Juvasshö och Raubergstulen har startriktning för nordliga vindar medan Bissmo är lämplig för sydliga. Från Juvasshö och Rabergstulen är det möjligt att med termik ta sig upp till Galdhöpiggen, Norges högsta berg, och även att landa och åter starta från denna. Juvasshö och Rabergstulen ligger ungefär 50 km väster om Vågå och Bismo 60 km också åt väster.

Området tillhör de vackraste i södra Norge. Vid sidan om att vara hängflygets "Mecca" erbjuder området sommarskidåknig på glaciärer och forsfärder. För dem som inte vill sväva i termiken upp till molnbasen, forsa nerför floder eller åka skidor på glaciärer erbjuder området stor variation av andra aktiviteter. Exempel är bergsturer, ridning, fiske och vandring i bergen.

I Lillehammer pågår bygget av olympiska arenan inför vinter-OS 1994. Här hittar man också ett av Europas största muséer med en samling av gamla byggnader, gårdar, verkstäder och utrustningar. Allt ger en god bild av hur människor levde i Gudbrandsdalen i forna tider. Muséets namn är Maihaugen och är värt ett besök.

Hängflygsäsongen startar tidigt i April i Gudbrandsdalen när dalen börjar bli snöfri medan bergen fortfarande är snötäckta. Detta medför mycket lämpliga förhållanden för termik med en molnbas som varierar mellan 1800 och 3000 meter. Utöver termik förekommer ofta flygbara vågor vid västlig vind. Vågorna genereras vid kusten och underhålls av bergen mellan kusten och Gudbrandsdalen. Under maj är de flesta av de högt belägna startplatserna snöfria och tillgängliga för hängflygare. Vole i Vågå öppnas normalt i mitten av maj. Under hela sommaren lever termiken starkt men utan att bli farlig. Svåra förhållanden uppträder bara tillsammans med stark vind.

Förhållandena i Vågå är av typisk bergskaraktär, men man behöver bara förflytta sig 100 km i sydlig riktning så blir det mera av slättlandsförhållanden. Gudbrandsdalen slutar vid olympiastaden Lillehammer och ett mer jordbruksliknande landskap öppnar sig. Många flygningar har gjorts från Vågå, förbi Lillehammer och ut över slättlandet. Flygningar på 100 km är vanliga och 150 km återkommande.

Organisationen för 1992 års EM välkomnar alla nationer och deras piloter till Vågå under maj och juni. Vi rekommenderar också platserna för veckoslutsoch semesterpiloter som vill kombinera de fina flygförhållandena med en trevlig ledighet i ett vackert område.

Startplatser

	Huvudstarten i Vole	Salknappen	Juvvashö
Belägen	3 km NE Vågåmo	8,5 km ENE Vågåmo	45 km WSW Vågåmo
Väg	Grusväg 5 km, tull	Grusväg 11 km (genom Vole)	58 km v 15/55/grus 8 km,tull
Vindriktning	SE till SW	SE till S	1) NNW 2) NW till NNE
Start	Gräs/sten, trädfri	lagom sluttning, trädfri	Sand/sten, gräsfläckar
Höjd	1090 m, 740 m till dalen	1470 m, 1120 m till dalen	1750 m, 1150 m till landn
Landning	Sörem 1,5 km fr start	Sörem 6 km från start	Galde 4,5 km, åker
Parkering	Mycket nära	Ingen P, smal väg	Endast sidan smal väg
Max antal	2 grupper om 40	2 grupper om 40	1) 1 grupp 2) 2 grp om 40
Anmärkningar	Vindstr, toa, arct veget	Inga faciliteter, arct veget	Gammal turistort 2 km fram

	Bismo/Hyrve	Juvvashö/Dugurdsmålkampen	Juvvashö/Raudberstulen
Belägen	47 km W Vågå	43 km WSW Vågå	41 km WSW Vågå
Väg	60 km v 15/grusväg	56 km 15/55/grus 6km, 2tull	53 km 15/55/grus 1 km, tull
Vindrikning	SSE till SW	1) NW 2) NNE	NW
Start	Gräs/torv, grus/sand	Ramp av sand och sten	Gräs/torv, brant kant
Höjd	1050 m, 630 m till landn	1540 m, 940 m till dalen	1050 m, 450 m till dalen
Landning	Hyrve, åker	Galde 3,5 km, åker	Galde 2 km, åker
Parkering	Ingen P, smal väg	Endast sidan smal väg	Begränsad, smal väg
Max antal	2 grupper om 40	1 grupp om 40	1 grupp om 40
Anmärkningar	Lagom sluttn, gammal klubbstuga utan service	Bergshed, ev turbul landn	Café, rest, stugor, dalens form och vind kan ge turbul

Missa inte årets Marsliden-läger

i Västerbottensfjällen. Ett mycket bra flygställe med fina hangmöjlighter. Bra för alla nivåer.

Tid: skärtors 16/4 - annand 20/4
Krav: Elevlicens/Backglidning
Övrigt: Gemenamt boende a' 78:- per natt plus mat till självkostn

Instruktör deltar
Arrangör: Umeå Hängflygklubb
Anmälan/info: Senast sön 5/4.
Nisse: 090-13 88 49
Hasse: 010-61 19 50

(Din klubb har fått en inbjudan - läs den !)

Mosquito Motorsele!!!

Mosquito Motorsele
är en hängflyg-sele med inbyggd motor och propeller. Den ligger i en specialväska med allt som behövs för att komma upp till termiken med din hängglidare. Du blir oberoende av berg, vindriktning och bogsering.

När du blir flygsugen tar du din vinge och din Mosquito, som du monterar på 4,5 minuter, och beger dig till närmaste fält.

Du tar några få steg, lättar och stiger med 1,5 m/s.

När du hittar termik stänger du av motorn och njuter.

Motorn går att återstarta i luften så att du kan flyga hem igen.

MOTOR HARNESS MOSQUITO FOR HANG-GLIDERS

Mosquito Motorsele
kostar idag 25.900 kr exkl moms.
Leveranstid är 14 dagar och
du får självklart skriftlig garanti.

Mosquito Motorsele
tillverkas i Sverige vilket
garanterar god service.

Låter det bra?
Ring och prata med oss så kan vi skicka dig vår broschyr eller vår video.

Swedish AeroSport AB
Humblegatan 17, 172 39 Sundbyberg
08- 98 80 88, fax 08- 28 19 02

SWEDISH AeroSport

Kursdeltagarna från vänster, ***stående:*** *Gunnar Remer Friflygarna, Tomas Peterson Ålleberg, Urban Olofssom Dundret, Bo Kärrman Albatross, Anders Wredendahl Dundret, Alvar Svensson Ålleberg, Hasse Johansson Umeå, Peter Wicander Lidingö, Kent Jensen Dalarna, Flemming Göranson Vårgårda, Kent Gustafson Gwaihir, Tord Olsson Örebrö, Stefan Tärnström Gwaihir, Rudolf Brogren Gwaihir, Paul Kiraly Hammars.* ***Knästående:*** *Gunnar Göransson Vårgårda, Per Trotsman Skåne, Rolf Björkman Scotten, Ralph Stålberg Scotten, Peter Lütze Gwaihir, Andreas Hedström Åre, Hans Berg Skåne.*

Instruktörerna på repkurs

I början av december genomfördes den årliga repetitionskursen för instruktörer. Undertecknad hade ansvaret. Det var en välbesökt kurs som framgår av bilden. Under två dagar diskuterades allehanda utbildningsproblem. Följande var de viktigaste.

Deltagarna fick en mycket noggrann och detaljerad genomgång av det nya utbildningssystemet. Dessa instruktörer är nu väl skickade att följa systemet och hjälpa andra.

Utbildningsgången och innehåll för olika delutbildnigar diskuterades också för att alla skulle få en någorlunda enhetlig syn på hur utbildningen skall läggas upp. Uppgifter att ta fram riktiga utbildningsplaner för var och en av de olika behörigheterna fördelades mellan de instruktörer som hade den största erfarenheten på varje område.

Listan över lämpliga hänggliдare för nybörjare rättades upp. Den har sedan varit ute på en extra remissrunda hos ett relativt stort antal instruktörer och återförsäljare. Kursen gjorde tydligen ett samlat gott arbete då väldigt få synpunkter kom fram. Du hittar listan på annat håll i detta nummer av Hypoxia.

Det är mängder med smärre områden och problem som dryftas därutöver. Det är också värdefullt att instruktörerna träffas på detta sätt för att utbyta erfarenheter och bryta åsikter. Många frågor har under åren faktiskt lösts eller förankrats under dessa repetitionskurser.

Varje instruktör är skyldig att genomföra en repetitionskurs vartannat år. Alla kostnader för kursen tas ut av deltagaren själv som sedan i sin tur i en del fall är stöttad av sin klubb. Sektionen har därför inga kostnader för denna verksamhet.

Rolf Björkman

Köp gamla HYPOXIA!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 40. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adressen!

Rolf Björkman,
Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

Välkomna till Påskläger i Marsliden

Umeå Hängflygklubb arrangerar även i år en flygträff vid det suveräna flygstället i Marsfjällen. Flygningen sker helt och hållet på kalfjället vilket innebär att nybörjare och även andra kan landa i stort sett överallt. Det är möjligt att flyga i de flesta vindriktningar och i vissa är det suveräna hang med kvadratkilometer stora lyftområden. I fjol hade vi snöstorm så statistiskt bör det ju vara bättre i år.

Till startplatsen kommer man med snöskoter. Inom klubben ordnar vi skotrar för eget bruk, men i påsktider brukar det vara svårt att låna för utomstående vilket innebär att det är bäst om Ni som tänkt komma tar med egna skotrar med kälke för vingarna.

Vi bor i en lägergård med ca 50 bäddar, har gemensam hushållning och delar på köksarbetet. Huset är bokat från skärtorsdag till annandag.

Om det inte skulle vara flygväder finns det slalombackar några mil bort i Klimpfjäll och det går att fiska röding i sjön där vi bor.

Anmälan skall ske klubbvis senast söndag 5/4 och skall inkludera måltidsbeställning.

Frågor och anmälan till Hasse 010-61 19 50, 090-18 71 87 eller Nisse 090-13 88 49.

Radiosändare vid hängflygning

För att använda radio vid hängflygning finns nu två möjligheter varav den ena har mycket begränsade tillåtna möjligheter från luften.

Huvudalternativet: Flygradio på 120-135 MHz. Där ligger alla Luftfartsverkets frekvenser. För "formell", kortfattad trafik mellan olika luftfarkoster skall frekvensen **123.425** MHz användas. Även sändning från luftfarkost till station på mindre flygplats som inte erhållit egen klubbfrekvens används 123.425 MHz (t ex till våra "hängflygplatser"). Radion skall vara av typ godkänd flygradio. Den som talar i radion skall ha flygradiocertifikat.

Alternativ 2: Radiosändare på 29,7-31,7 MHz. Här har skärmflyg och hängflyg fått två egna gemensamma frekvenser **31,530** och **31,560** MHz. De får användas på följande sätt.

För sändning mellan personer på marken, t ex mellan vinschförare och starthjälp.

För sändning från mark till mottagare på skärm eller hängglidare.

Om det behövs från skärm eller hängglidare upp till max 50 över vatten eller mark.

Radioanläggningen skall uppfylla gällande tekniska bestämmelser (TFS B:94B), sändningsklassen skall vara 8K50F3E (FM), högsta tillåtna sändareffekt 3,5 W. Allmänna bestämmelser enligt TFS B:95B. Tillstånd skall finnas före inköp. Särskild blankett finns vid Televerket Radio, 08-707 45 00.

Kostnader: Årsavgiften 1990 var 543 kr/år för basstation och 66 kr/år för mobil/bärbar sidostation. Smärre etableringsavgifter tas ut i samband med att tillstånd ges.

Man bör observera att tillstånd för ett frekvensområde inte gäller för ett annat. Tidigare tillstånd för privatradio (27 MHz) eller flygradio (120 MHz) gäller alltså inte för 31 MHz enligt ovan.

Får jag också påminna om att hängglidarens stationssignal alltid vid trafik på flygradiobandet är "**Hängglidare "0123"**" där siffrorna är numret på pilotens licens. Man använder alltid fyra siffror vid anrop. När kontakt är etablerad kan man förkorta till de två sista siffrorna, t ex "**Hängglidare 23**".

Rolf Björkman

Läger i Bulgarien

Oggi avser organisera flygresor till Bulgarien i sommar för flygning med hängglidare och glidskärm. Två resor avses. 18 juli-1 aug resp 1-15 aug. Om intresse finns ordnas även en resa under de två första veckorna i juli.

I beräknat pris 5500-6000 kr ingår: Flyg tor (Malmö, Stockholm, Göteborg till Bourgas), hängglidaren med flyget, Dubbelrum i 2-3-stjär-niga hotell med frukost, 10 dagars flygning, 4 dagars solbad vid Svarta havet, transporter och hämtningar.

Flygningen planeras till balkanska bergskedjan med möjligheter till 200 km långa sträckor. För dem som har pilotlicens finns intressanta flygsträckor. Det blir "Open distance" eller "Out and return" beroende på väder. Termiken är exceptionellt god under sommaren och molnbasen ligger normalt över 2000 m. Upphämtning går fort.

Möjligheter finns till endagskurser i trikebogsering.

Nybörjare har goda möjligheter att få flygtid för pilotlicens.

Bulgariens priser är mycket låga.. För 1000 kr i fickpengar kan man ha mycket roligt.

Mer information av Ognian Ougrinov, Wienergatan 6, 25228 Helsingborg, 042-141371 (kväll)

WHAT'S SO GOOD ABOUT THE NEW AMOUR

The Amour isn't the latest competition machine, but we at Avian think that it is everything else you want in a high performance glider.

The first obvious difference when you collect your Amour is its weight. At 56 lbs in the bag your back will really thank you on the carry to take off.

Rigging the Amour is straight forward, and while doing so you can't fail to be impressed by the sheer quality of both sail and airframe.

A wobbly 'A' frame is a thing of the past with the Amour. Combine that with superb static balance and you'll begin to understand why the ground handling is so good.

In the air where you'll appreciate the true pedigree of the Amour; light handling and superb manoeuvrability combine to give a glider that climbs efficiently even in rough thermals.

At cloudbase you'll set off on a glide and notice, "no yaw at any speed!" With the max glide a match for any hangglider you'll reach the next thermal higher than most. Where you go from there is up to you: with your Amour the sky's the limit.

avian

AVIAN CLUBMAN ELAN

Marknadens mest prisvärda nybörjarvinge, endast 22 kg.

5:e generationens vinge, inbyggd köl och korsbom.

Japanskt dacronsegel 4.2 oz med Mylarframkant och noskon.

Judy Leden tog med sej en Elan på sin resa till Ecuador för att flyga från vulkanen Cotapaxi (16.000 ft.). Hon valde Elan p.g.a. de säkra flygegenskaperna och den låga vikten.

Hur flyger den? Avian Elan är lätt att flyga, den har även bästa prestanda jämför med andra nybörjarvingar.

Vi frågar Judy vad hon anser. "The handling is easy and predictable, it really does inspire confidence". Judy Leden kninnlig Världs och Europamästare.

AVIAN AMOUR

Vingen som alla älskar!

Marknadens lättaste högprestanda, 24 kg

Perfekt handling och balans. Statiskt neutral i pitch och roll

Läs testrapport Norsk hanggliding nr 4- 91.

RESERVDELSGARANTI

Samtliga Avians reservdelar finns på lager. Delar som ej är levererade första arbetsdagen fr.o.m att beställningen är gjord.. Kommer att säljas med 20% rabbat.

TESTRAPPORT
AVIAN ELAN
Norsk hanggliding nr 1 -91

Ring för mera information.

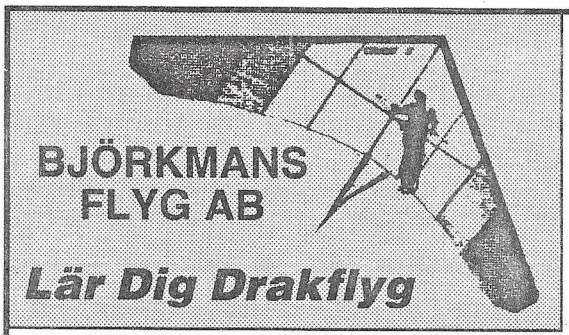
SCORPIO

Selar Extreme och light. Integralhjälmar, Overaller, Handskar, Galsögon.
Ring så skickar jag gratis Scorpios broschyr.

METAMORFOSI Räddningsfallskärmar

Flyginstrument BRAUNIGER, Specialpris på BRAUNIGER PII

Umeå Hängflygskola, Dennis Larsson,
Gökropsv. 5g, 906 51 UMEÅ Tel. 090-12 60 10



Vi köper och säljer begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning

Kontakta oss

Rolf och Gunilla Björkman

Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby
Ring 08-739 39 70 — 18—20 kvällar